



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 285]

नई दिल्ली, मंगलवार, नवम्बर 2, 2010/कार्तिक 11, 1932

No. 285]

NEW DELHI, TUESDAY, NOVEMBER 2, 2010/KARTIKA 11, 1932

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 28 अक्टूबर, 2010

सं. टीएएमपी/42/2009-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 तथा 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन संबंधी टैरिफ प्राधिकरण एतद्वारा प्राधिकरण की अधिसूचना सं. टैम्प/52/2007-मिस, दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा जो इसके अधीन संलग्न आदेश में महापत्तनों में पीपीपी परियोजना हेतु अद्यतन टैरिफ निर्धारित करने से संबंधित मार्गदर्शिकाओं के अनुसार कंडला पोर्ट के तूणा स्थित टेकरा के निकट शुष्क थोक टर्मिनल को पीपीपी पद्धति के अधीन विकसित किए जाने हेतु अद्यतन टैरिफ आवरण नियत करने के लिए कंडला पोर्ट ट्रस्ट के प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

केस संख्या टैम्प/42/2009-केपीटी

कंडला पोर्ट ट्रस्ट

....

आवेदक

आदेश

(अगस्त, 2010 के 17वें दिन को पारित)

यह केस कंडला पोर्ट ट्रस्ट (केपीटी) से प्राप्त एक ऐसा प्रस्ताव है जो महापत्तनों पर पी पी पी परियोजनाओं के लिए अद्यतन टैरिफ निर्धारित करने की मार्गदर्शिकाओं के अनुसार पी पी पी पद्धति के अधीन कंडला पोर्ट पर तूणा के नजदीक टेकरा के पास विकसित किए जाने वाले शुष्क थोक टर्मिनल अप के लिए अद्यतन टैरिफ निर्धारित करने से संबंधित है।

2.1. कंडला पोर्ट ट्रस्ट के दिनांक 07 अक्टूबर 2009 के प्रस्ताव में उल्लिखित प्रमुख मुद्दे निम्नवत् थे :-

(क) संभाले जाने वाले नौभारों का प्रकार:-

सभी प्रकार के शुष्क थोक नौभार जैसे कि कोयला, उर्वरक, उर्वरक संबंधी, कच्चा माल, नमक, लौह अयस्क तथा गेहूँ को संभालना है। चूंकि बाजार संबंधी प्रवृत्ति, मांग / आपूर्ति के तरीके आदि जैसे घटक रियायत की अवधि के दौरान परिवर्तित हो सकते हैं अतः कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने संभाले जानेवाले विविध नौभारों का हिस्सा समान शेयर रखा है।

(ख) प्रहस्तन दर  
रखे गए प्रहस्तन दर निम्नवत् थे :-

नौभार	प्रहस्तन दर टन /दिवस
कोयला	35,000
उर्वरक / उर्वरक संबंधी का कच्चा माल	35,000
नमक	35,000
लौह अयस्क	40,000
गेहूँ	15,000

(ग) अधिकतम क्षमता

अधिकतम टर्मिनल क्षमता 8.3 मिलियन मेट्रिक टन (एमएम टी) प्रतिवर्ष निर्धारित की गई है।

(घ) पूँजीगत लागत

कुल पूँजीगत लागत रु.88223 लाख निर्धारित की गई जिसके नौभार प्रहस्तन नौभार क्रियाकलाप के मद्दे रु.67993 लाख (अर्थात् सिविल संचरचना के मद्दे रु.34112 लाख + रु.33881 लाख उपस्कर लागत) तथा 600 मीटर लम्बे घाट के निर्माण के लिए रु.20230 लाख समाविष्ट है।

(ङ) परिचालन लागत

प्रहस्तन क्रियाकलाप के लिए परिचालन लागत रु.13383 लाख प्राक्कलित की गई है। चूंकि जलयान भारक/कन्वेयर परिकल्पित है अतः बहुददेशीय नौभार घाट के लिए दिए गए मानकों के बजाय कोयला टर्मिनल के लिए दिए गए परिचालन लागत संबंधी मानकों पर विचार किया गया।

(च) प्रस्तावित टैरिफ आवरण

रु. 242.62 करोड़ की प्राक्कलित राजस्व अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए प्रस्तावित अद्यतन टैरिफ आवरण निम्नवत् है :

क्रम संख्या	विवरण	प्रस्तावित अद्यतन टैरिफ आवरण (रूपयों में)
(i).	नौभार प्रहस्तन प्रभार	263.07 प्रति टन
(ii).	भंडारण प्रभार	14.62 प्रति टन

(iii).	विविध प्रभार	14.62 प्रति टन
(iv).	घाट भाड़ा प्रभार:	
	(क). विदेशी जलयान हेतु	0.32 प्रति जी आर टी प्रति घंटा
	(ख). तटीय जलयान हेतु	0.19 प्रति जीआरटी प्रति घण्टा

2.2. तत्पश्चात् कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दिनांक 10 नवम्बर, 2009 के उनके पत्र द्वारा विषयाधीन प्रस्ताव पर परामर्श किए जानेवाले पूर्व अर्हक बोली कर्ताओं की एक अनन्तिम सूची सहित साध्यता रिपोर्ट की एक प्रति अग्रेषित की है।

3.1. प्रारंभिक जॉच के दौरान प्रस्ताव में कुछ कमियाँ पाई गई जिसके विवरण नीचे बताए गए हैं :-

- (i) टर्मिनल की अधिकतम क्षमता का परिकलन करते समय पोर्ट द्वारा विविध नौभार मर्दों के लिए रखी गई प्रहस्तन दरें मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानदण्डों के अनुरूप नहीं हैं। पोर्ट ने अन्य नौभार मर्दों के अभारण दर में अंतर के कारण स्पष्ट नहीं किए हैं।
- (ii) नौभार प्रहस्तन उपकरणों की सूची मार्गदर्शिका में निर्धारित उपस्करों के मानकीय स्तर से मेल नहीं खाती। सिवाय जलयान भारक के, मानकों में अन्तर के कारण नहीं बताए गए हैं।
- (iii) क्षमता परिकलन में मानी गई पण्यों से संबंधित प्रहस्तन दर में अंतर है जैसे-लौह अयस्क (40,000 टन / दिवस), गेहूँ (15,000 टन / दिवस) और कोयला (35,000 टन / दिवस), किन्तु कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने विशिष्ट उत्पादकता स्तर पर आधारित विभिन्न नौभार मर्दों के लिए विशिष्ट प्रहस्तन दरें प्रस्तावित नहीं की हैं।
- (iv) प्रारूप अद्यतन टैरिफ अनुसूची के साथ प्रस्ताव संलग्न नहीं थी।
- (v) पूंजीगत लागत प्राक्कलित करते समय पोर्ट ने पूंजीगत लागत पर लागत वृद्धि 5%, पर पूर्व परिचालन व्यय 2% पर, वित्तीय प्रभार 1% पर और निर्माण के दौरान ब्याज 10% रखा है जो अद्यतन टैरिफ की मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानकों से मेल नहीं खाती, जिसमें सिविल तथा उपस्कर लागत की विविध लागत 5% की दर पर प्राक्कलित करने हेतु मानक अनुबद्ध करता है।

3.2. पोर्ट द्वारा उक्त कमियों और मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानकों में अन्तर के कारण नहीं दर्शाए जाने के मद्दे नज़र यह पाया गया कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट के दिनांक 7 अक्टूबर, 2009 के प्रस्ताव पर कार्रवाई करना संभव नहीं है। अतः हमारे दिनांक 11 नवंबर, 2009 के पत्र द्वारा कंडला पोर्ट ट्रस्ट को सुझाव दिया गया कि वे संप्रेक्षित कमियों को विधिवत् पूरा करते हुए मार्गदर्शिकाओं से अंतर होने के कारण स्पष्ट करते हुए विस्तृत प्रस्ताव दर्ज करें। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दिनांक 7 जनवरी 2010 के पत्र द्वारा हमारे द्वारा उठाए गए मुद्दों पर जानकारी / स्पष्टीकरण दिया। उठाए गई प्रश्नों और के पी टी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण नीचे दिए गए हैं :

क्रम संख्या	टैम्प द्वारा उठाए गए प्रश्न	कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दिया गया उत्तर
1	कंडला पोर्ट ट्रस्ट(केपीटी) का टर्मिनल विकसित करने के लिए अद्यतन टैरिफ आवरण निर्धारित करने का प्रस्ताव कंडला पोर्ट पर तूणा के नजदीक शुष्क बल्क टर्मिनल विकसित करने के लिए	टैम्प ने राजपत्र सं. 192 दिनांक 12 नवम्बर 08 कंडला पर बी ओ टी के आधार पर 13वीं से 16वीं बहुददेशीय नौभार (तरल / कन्टेनर के सिवाय) घाट के विकास के कार्य के लिए टैरिफ अधिसूचित की थी। ये नौभार घाट कंडला खाड़ी

	<p>प्रस्तावित परियोजना पर आधारित बनाया गया प्रतीत होता है। जैसा कि पूर्ववर्ती अद्यतन टैरिफ निर्धारित करने के मामले में कंडला पोर्ट ट्रस्ट के ध्यान में पहले ही लाया जा चुका है कि इस प्राधिकारण द्वारा निर्धारित किए जानेवाले टैरिफ आवरण केवल प्रस्तावित परियोजना पर ही लागू नहीं होंगे बल्कि अगले पांच वर्षों के दौरान कंडला पोर्ट पर नौभार प्रहस्तन सुविधा के लिए परवर्ती बोली लगाई गई सभी परियोजनाओं पर भी लागू होंगे। कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा इस पत्र में उठाए गए मुद्दों पर अनुक्रिया प्रस्तुत करते समय इस स्थिति का ध्यान रखें</p>	<p>के अंदर विद्यमान 1 से 12 शुष्क नौभार घाटों के साथ पंक्ति में स्थापित किए जाने हैं। साथ ही कंडला में इस शुष्क नौभार घाट प्रक्षेत्र को पहले से ही सभी मूलभूत संरचनाओं सुविधाओं जैसे सड़क-रेल संयोजन, जलापूर्ति विद्युतीकरण आदि उपलब्ध कराई गई है। किन्तु 'तूणा के निकट टेकरा के पास प्रस्तावित शुष्क थोक टर्मिनल' को उ टेकरा के पास कंडला खाड़ी के पश्चिमी मुहाने पर कंडला खाड़ी से लगभग 17 कि.मी. बाहर स्थापित किया जाना है। इसके अलावा प्रस्तावित टर्मिनल में कोई मूलभूत संरचना सुविधा उपलब्ध नहीं है क्योंकि कंडला पोर्ट ट्रस्ट पहली बार ही कंडला के बाहर ऐसी सुविधा विकसित करने जा रहा है। दूसरे शब्दों में प्रस्तावित टर्मिनल हरित क्षेत्र परियोजना है।</p>
2	<p>कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दर्ज किया गया अद्यतन टैरिफ प्रस्ताव मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानकों से बहुत ज्यादा अंतर सूचित करता है परंतु टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 3.2. द्वारा यथापेक्षित, यथापेक्षित उन अंतरों का औचित्य अथवा स्पष्टीकरण नहीं दिया है।</p> <p>पोर्ट में परिकल्पित किया कि शुष्क थोक नौभार यथा कोयला, लौह अयस्क, उर्वरक, लौह अयस्क गेहूँ आदि शुष्क थोक टर्मिनल पर संभाले जाने हैं। पोर्ट ने स्पष्ट किया है कि कोयले की भारण दर कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित मानकों के अनुसार लिया है। अन्य नौभार मदों जैसे कि उर्वरक, नमक, आदि जिस प्रहस्तन दर के आधार पर कोयले की प्रहस्तन दर रखी है, उसे प्रस्ताव में स्पष्ट नहीं किया है।</p> <p>मार्गदर्शिकाओं में लौह अयस्क हेतु पृथक प्रहस्तन दर निर्धारित की है।</p> <p>टैरिफ प्रस्ताव में रखी गई प्रत्येक नौभार मद की प्रहस्तन दर को विस्तृत विश्लेषण दर प्रमाणित करते हुए औचित्य दिया जाए।</p>	<p>प्रस्तावित टर्मिनल सभी प्रकार के शुष्क बल्क नौभार संभालेगा अतः वर्तमान प्रस्ताव में टैरिफ सूची मार्गदर्शिकाओं के अनुसार बहुदेशीय नौभार प्रहस्तन के लिए मानदण्ड लागू होंगे। शुष्क बल्क नौभार के अधीन नौभार की विविधता का समावेश है जो 30 सालों की सुविधा अवधि के दौरान सुविधाग्राही द्वारा संभाला जा सकता है। अतः इस समय यह निर्धारित कर पाना संभव नहीं है कि रियायत अवधि के द्वारा किस प्रकार का शुष्क थोक नौभार संभाला जाएगा इस प्रकार यह विविध घटकों पर आधारित है यथा बाजार दृश्य योजना, अन्तर्प्रदेश की व्यापार अपेक्षा, मांग और आपूर्ति आदि। इसे ध्यान में रखते हुए टैरिफ परिलित करते हुए साध्यता रिपोर्ट में नमूने के आधार पर दिए गए शुष्क थोक नौभार (जैसे कि कोयला, उर्वरक, उर्वरक हेतु कच्चा माल तथा खाद्य सामग्री) पर ध्यान दिया है। इसके अलावा प्रस्तावित टर्मिनल पर संभाले जाने वाले नौभार (सभी प्रकार का शुष्क थोक नौभार) के प्रकार के अनुसार बहुदेशीय घाट के लिए टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के अनुसार दर सूची निर्धारित के मानक लागू होंगे। किन्तु प्रस्तुत किए गए परिशोधित प्रस्ताव में टर्मिनल की इस प्रकार परिकल्पित क्षमता नौभार के प्रकार से पूर्णतया स्वतंत्र है और उनके शेयर 30 वर्षों की रियायती अवधि के विस्तार तक प्रस्तावित टर्मिनल में संभाले जाने की संभावना है।</p> <p>चूंकि जलयान भारक/अभारक द्वारा विभिन्न प्रकार के शुष्क नौभार संभाले जाने हैं अतः कोयला टर्मिनल हेतु आशयित अनुलग्नक-III की सारणी-I के मानक के अनुसार प्रहस्तन दरें ली जाएंगी।</p>

3	<p>कोयला टर्मिनल संबंधी मार्गदर्शिकाओं में अपेक्षित है कि टर्मिनल की अधिकतम क्षमता को दो क्षमताओं अर्थात् अधिकतम भित्ति घाट क्षमता और अधिकतम यार्ड क्षमता । इन दोनों में से कमतर के आधार पर निर्धारित किया जाए । किन्तु पोर्ट ने टर्मिनल की अधिकतम यार्ड क्षमता निर्धारित नहीं की है ।</p>	<p>वर्तमान प्रस्ताव बहुदेशीय घाट के मानदकों पर आधारित है किन्तु प्रहस्तन उपस्करों से अनन्तर होने के कारण कोयला टर्मिनल के लिए मानदकों में से केवल नौभार की प्रहस्तन दरों पर ही विचार किया है ।</p>
4	<p>कोयला टर्मिनल के लिए मार्गदर्शिकाओं में दो जहाज अभारक विहित है । इसकी तुलना में अनुबन्ध-VI में प्रस्तुत की गई पूंजीगत लागत में तीन जहाज अभारक और एक जहाज भारक दर्शाया है अर्थात् निर्धारित मानदकों की 2 संख्या की तुलना में 4 संख्या विचार में रखी है । मार्गदर्शिका में निर्धारित मानकों में अन्तर होने के कारण स्पष्ट किए जाएं ।</p> <p>यदि अतिरिक्त उपस्कर उचित कारणों के लिए लगाए जाने प्रस्तावित है तो मार्गदर्शिकाओं में विधारित प्रहस्तन मानकों में भी अतिरिक्त जहाज भारकों /अभारकों के निष्पादन को ध्यान में रखते हुए उसके अनुरूप समायोजित किया जाए ।</p>	<p>कृपया उक्त मद सं. 2 तथा 3 के अनुपालन का अवलोकन करें ।</p>
5	<p>पूंजीगत लागत में ध्यानार्थ रखे गए उपस्कर मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित नियामक उपस्करों की सूची के साथ मेल खाते नहीं पाये गये । मार्गदर्शिकाओं से अन्तर होने के औचित्य और उसे निर्धारित मानकों के संदर्भ में मदवार स्पष्ट करें ।</p>	<p>वर्तमान प्रस्ताव बहुदेशीय घाट के लिए मानकों पर आधारित है तथापि जैसाकि उक्त मद सं. 2 के अनुपालन में बताया गया है कि प्रहस्तन उपस्करों से अंतर होने के कारण कोयला टर्मिनल के मानकों में से मात्र नौभार के प्रहस्तन दरों को ही विचार में रखा है अतः वर्तमान प्रस्ताव में जहाज भारकों के सिवाय अन्य प्रहस्तन उपकरणों पर विचार किया जाना अपेक्षित नहीं है । तथापि, चित्ति यार्ड में नौभार हटाने के लिए नियोजित किए जाने हेतु अपेक्षित विविध उपकरणों के मदे सकल प्राक्कलन में रु. 83 करोड़ की एक मुश्त राशि समाविष्ट है ।</p>
6	<p>8 लाख घन मीटर का भंडारण क्षेत्र आबंटित किया जाना प्रस्तावित है और क्षेत्र की आवश्यकता के संदर्भ के साथ स भंडारण क्षेत्र को विकसित किये जाने हेतु प्रस्तावित सिविल लागत, का औचित्य दिया जाए । यह भी सुनिश्चित किया जाना जरूरी है कि आबंटित क्षेत्र टर्मिनल की क्षमता के अनुरूप है ।</p>	<p>इस भंडारण क्षेत्र के विकास लागत में जिन निर्माण कार्यों का समावेश है, वे ये हैं: (i) सीमा शुल्क और सुरक्षा की अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए फाटकों के प्रावधानों सहित सीमाशुल्क चार दिवारी (ii) चित्ति यार्ड से /की तरफ त्वरित तथा कुशलता से नौभार हटाने के लिए रेलवे के साथ-साथ अंतरित सड़क जाल (iii) विविध उचित सामग्री से भूमि सुधार कार्य है ताकि क्षेत्र का परिसर्जित शीर्षभाग उच्चतम उच्चजल स्तर से</p>

		<p>काफी ऊपर हो तथा (iv) नौभार का भार सहन कर पाने तथा नौभार को खाली करने हेतु चित्ति यार्ड में लगाई जानेवाली मशीनरी के लिए यथोचित उच्चजल तथा</p> <p>भूमिपृष्ठ का प्रावधान । तकनीकी सलाहकार द्वारा इस प्रकार तैयार की गई सभी अपेक्षित मूल आधारिक संरचनाओं से संबंधित सुविधाओं सहित 80 हेक्टेयर को पश्च क्षेत्र के विकास की लागत न्यायसंगत है । चित्ति यार्ड में नौभार के संग्रह की सटीक मांग का हिसाब लगाने हेतु कोई विशिष्ट मानदंड नहीं है 14 मिलियन टन नौभार का संग्रह करने हेतु 8,00,000 वर्ग मीटर क्षेत्र का परिकलन पिछले अनुभव के आधार पर किया गया है । इसके अतिरिक्त चूंकि यह एक हरित क्षेत्र परियोजना है, अतः रेल -सड़क संयोजन के अपर्याप्त संजाल के कारण इसे खाली करने की प्रक्रिया धीमी होगी ।</p>
7	<p>अनुबंध -III के पहुंच क्षेत्र तथा जेटी शीर्ष हेतु अनुज्ञप्ति - शुल्क के ऐसे प्राक्कलन को दर्शाता है जो प्रस्ताव में उल्लिखित नहीं है । शुष्क थोक टर्मिनल के परिचालन हेतु आबंटित किए जानेवाले प्रस्तावित अन्य कोई पोर्ट की परिसंपत्तियाँ, यदि कोई हो तो, का स्पष्टीकरण किया जाए ।</p>	<p>प्रारूप रियायती करार के अनुसार पोर्ट की निम्नलिखित परिसंपत्तियों के लिए सुविधाग्राहियों को रियायती अवधि के दौरान "जैसा है, जहां है" आधार पर अनुज्ञप्त किया जाएगा ।</p> <p>भूमि क्षेत्र में निम्नलिखित शामिल है :-</p> <p>(i) नौभार (800000 मी<sup>2</sup>) के संग्रह हेतु पश्च क्षेत्र विकसित करने के लिए 80 हेक्टेयर ।</p> <p>(ii) जेटी शीर्ष तक पहुंचने हेतु 18 मी. चौड़े तथा 3700 मी. लंबे सड़क का निर्माण कार्य अर्थात् लैंड फोल पोइन्ट से जेटी शीर्ष तक (66600 मी<sup>2</sup>)</p> <p>(iii) जेटी शीर्ष (36000 मी<sup>2</sup>) के निर्माण हेतु 600 मी x 60 मी का क्षेत्र कुल = 9,02,600 मी<sup>2</sup></p> <p>उपर्युक्त क्षेत्र के लिए प्रति वर्ग मीटर रु 10.50 प्रतिमाह अनुज्ञप्ति शुल्क परिकलित किया जाता है तथापि,</p> <p>इसके अतिरिक्त निम्नलिखित क्षेत्र सुविधाग्राहियों को अनुज्ञप्त किया जाएगा किंतु पोर्ट द्वारा इसके लिए कोई भी अनुज्ञप्ति शुल्क प्रभारित नहीं किया जाएगा क्योंकि यह एक सामान्य उपभोक्ता संबंधी सुविधाएं है, जिसका उपयोग सुविधादाता प्राधिकारीकरण अथवा उनके अन्य कोई अधिकृत</p>

		पक्षकारी द्वारा निःशुल्क किया जा सकता है । iv) तूणा से प्रस्तावित पश्च क्षेत्र (चित्ति यार्ड) तक सड़क-रेल संयोजन संबंधी निर्माण कार्य हेतु - $5000 \text{ मी} \times 40 \text{ मी} = 200000 \text{ मी}^2$
8	<p>कंडला पोर्ट ने सामान्य विवरण देतु हुए बताया कि शुष्क थोक टर्मिनल पर संभाले जाने की संभावना वाली नौभार मर्दों के शेयर को एक समान माना जाता है । ऐसे अनुमान के आधार को स्पष्ट किया जाए । साथ ही यह भी स्पष्ट किया जाए कि क्या पोर्ट ने रियायत करार में इस आशय की कोई शर्त शामिल करने का प्रस्ताव रखा है ।</p> <p>जबकि पोर्ट स्वयं यह स्वीकार करता है कि नौभार का शेयर विभिन्न कारकों पर निर्भर रहता है तथा आगामी 30 वर्षों की रियायत अवधि के दौरान इसमें बदलाव की संभावना रहती है । अतः विभिन्न नौभारों मर्दों के बीच विस्तृत विश्लेषण पर आधारित एक वास्तविक रीति से अधिकतम क्षमता का समुचित संविभाजित किया जाए ।</p>	<p>प्रस्तावित टर्मिनल सभी प्रकार के शुष्क थोक नौभार का प्रहस्तन करेगा । अतः टैरिफ संबंधी मार्गशिकाओं के अनुबंध -V के अनुसार बहुद्देशीय नौभार के प्रहस्तन संबंधी मानदंड इस वर्तमान प्रस्ताव में लागू होंगे । शुष्क थोक नौभार के अधीन सुविधाग्राही द्वारा 30 वर्षों की रियायत के दौरान विभिन्न प्रकार के नौभारों का प्रहस्तन किया जा सकता है । अतः इस परिस्थिति में शुष्क थोक नौभारों के प्रकार तथा उनके शेयर, जिनका प्रहस्तन रियायत के दौरान किया जाएगा, की जानकारी प्राप्त करना संभव नहीं है ; क्योंकि यह विभिन्न कार्यों यथा बाजार परिदृश्य, अंतर्प्रदेश की व्यापार संबंधी अपेक्षा, मांग और आपूर्ति आदि पर निर्भर हैं । आगे कंडला पोर्ट के अंदर जहां शुष्क बल्क नौभारों का प्रहस्तन किया जा रहा है वहां घाट संबंधी सुविधाएं मौजूद नहीं हैं । अतः ऐसे टर्मिनल के पिछले अनुभव से भी नौभार के विभिन्न शेयर का लेखा जोखा रखना संभव नहीं है और तर्कहीन है जैसा कि कंडला में 13 से 16 बहुद्देशीय नौभार-घाटों के विकास के मामले में किया गया था । इसे ध्यान में रखते हुए टैरिफ तैयार करने के लिए साध्यता रिपोर्ट में उदाहरण के तौर पर दिए गए शुष्क थोक नौभार पर विचार किया गया है । किन्तु परिशोधित प्रस्ताव में इस प्रकार परिकल्पित टर्मिनल की क्षमता, 30 वर्षों के रियायत अवधि के विस्तार में प्रस्तावित टर्मिनल में संभाले जाने वाले नौभार के प्रकार और उनके शेयर से पूर्णतया स्वतंत्र है ।</p>
9	<p>पूँजीगत लागत का प्राक्कलन करते समय पोर्ट ने प्रत्येक मद पर लागत में 5%, परिचालनपूर्व व्यय में 2% वित्तीय प्रभारों में 1% की दर में वृद्धि को ध्यान में रखा है अर्थात् सिविल लागत, उपकरण लागत तथा घाट लागत । निर्माण कार्य के दौरान प्रत्येक शीर्ष में कुल पूँजीगत लागत पर 10% को ब्याज का प्राक्कलन किया गया है । अद्यतन</p>	<p>पूँजीगत लागत के प्राक्कलन में निर्धारित मार्गदर्शिकाओं के अनुसार संशोधन कर लिया गया है ।</p>

	टैरिफ संबंधी मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप नहीं है क्योंकि विविध लागत के प्राक्कलन हेतु सिविल तथा उपकरण लागत हेतु 5 प्रतिशत का मानदंड निर्धारित है जिसमें निर्माण-अवधि तथा अन्य विविध मद से संबंधित ब्याज भी सम्मिलित है। मानदंडों से अंतर, यदि कोई हो तों के लिए कोई औचित्य प्रस्तुत नहीं किया गया है। पूंजीगत लागत हेतु प्राक्कलन में मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप संशोधन किया जाए।	
10	पूंजीगत लागत के प्राक्कलन को सुसंगत दस्तावेजों द्वारा प्रमाणित नहीं किया गया। पूंजीगत लागत के प्राक्कलन हेतु पोर्ट द्वारा आधार-रूप माने गए सुसंगत दस्तावेजों को प्रस्तुत किया जाए। साथ ही यह भी संपुष्टि की जाए कि पूंजीगत लागत का प्राक्कलन चालू बाजार-दर के आधार पर किया गया है।	पूंजीगत लागत का प्राक्कलन वर्तमान बाजार-दरों तथा कंडला पोर्ट के दरों से संबंधित वर्तमान अनुसूची पर आधारित है। इस प्रकार परिकलित विभिन्न मदों के दरों के समर्थन में सुसंगत दस्तावेजों सुलभ संदर्भ हेतु संलग्न है। यद्यपि ऐसा बताया गया है लेकिन टैंप में उक्त समर्थक दस्तावेज प्राप्त नहीं हुए हैं।
11	प्रहस्तन गतिविधियों के लिए अंचल घाट के एक हिस्से तथा पहुँच मार्ग को सिविल लागत के अधीन अपनाने का आधार बताएं।	आई एस 4651 (भाग V) (खंड सं. 6.3.5 (डी) (पोर्ट तथा हार्बर आयोजना और डिजाइन हेतु कोड प्रथा) थोक प्रहस्तन घाट हेतु पहुँच मार्ग की चौड़ाई का निर्धारण प्रणामी नौभार, अंतरण-उपकरण, कन्वेयर, सुलभ प्रवेश सड़क तथा रेलवे आदि द्वारा निर्धारित किया जाना चाहिए। इस विषयगत कार्य में 600मी. X 60 मी. के जेटी शीर्ष को दोनों ओर से चार शिप भारक/अभारक तथा कन्वेयर पट्टों से सुसज्जित किया जाएगा ताकि प्रति वर्ष 14 मिलियन टन की सीमा तक नौभार प्रहस्तन हेतु एक समय में 4 जलयानों का प्रहस्तन किया जा सके। इन उपकरणों के प्रतिस्थापन हेतु अपेक्षित क्षेत्र तथा एक ही समय में चार जलयानों से/तक नौभार का सुरक्षित त्वरित तथा कुशल प्रहस्तन को ध्यान में रखते हुए समस्त जेटी शीर्ष का अंचल के रूप में माना गया है।
12	इस तथ्य की पुष्टि करें कि परिचालक को आबंटित किए जाने वाले प्रस्तावित	वर्तमान प्रस्ताव में (क) रु. 10.50/ माह/वर्ग मीटर अनुज्ञापक शुल्क पर विचार किया गया है।



	भूमि से संबंधित पट्टा-किराया तथा पञ्च क्षेत्र के प्राक्कलन हेतु लगाया गया यूनिट -दर प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित तत्संबंधी दर पर आधारित है। वर्तमान दर-मान से कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा रखे गए पट्टा किराये से संबंधित समुचित संदर्भ प्रस्तुत किया जाए।	13वें से 16वें बहुददेशीय नौभार घाटों के विकास कार्य हेतु टैरिफ प्रस्ताव में भी समान दर का समावेश किया गया है जिसे 12.11.08 को राजपत्र संख्या 192 द्वारा टैंप ने अनुमोदित तथा अधिसूचित किया है। वर्तमान प्रस्ताव में इस प्रकार रखे गए अनुज्ञप्ति शुल्क की दर टैंप द्वारा विधिवत् अनुमोदित कंडला पोर्ट के वर्तमान दर-मान के पैरा 2.5 (क) के अनुरूप हैं।
13	प्रस्तावित दर-मान में घाट किराया तथा प्रहस्तन दर के संबंध में सामान्य नौभार की दर के 60% तक अधिकृत तटीय नौभार हेतु रियायती दर निर्धारित है। तथापि अद्यतन प्रहस्तन दर का लेखा जोखा रखने हेतु वित्तीय प्रतिदर्श, राजस्व आशय को प्रभावित नहीं करती है।	विदेशगामी जलयानों हेतु टैरिफ तैयार करने के लिए घाट किराया प्रभार संबंधी राजस्व अपेक्षाओं का परिकलन करते समय तटीय जलयानों की टैरिफ हेतु 90% का लाभ दिया जाए। विषय की साधर्म्य कंडला में बी.ओ.टी. के आधार पर 13वें से 16वें बहुददेशीय नौभार घाटों के विकास कार्य हेतु समान टैरिफ संबंधी प्रस्ताव पर पूर्णतया आधारित है जो टैंप द्वारा अनुमोदित है। इसके अतिरिक्त पिछले अनुभव के आधार पर विदेशगामी घाट किराया प्रभार जलयानों के लिए निर्धारित करने के लिए सही लाभ परिकलित करना संभव नहीं है। फिर भी विदेशी तथा तटीय जलयानों के अधीन घाट-किराया प्रभार को अलग-अलग दर्शाने के लिए 90:10 का अनुपात अपनाया गया है।
14	मिश्रित प्रहस्तन दर के 5% के प्रस्तावित अद्यतन भंडारण प्रभार को सही नहीं पाया गया। अद्यतन टैरिफ संबंधी मार्गदर्शिकाओं में कुल प्राक्कलित वार्षिक राजस्व आवश्यकताओं के 5% का मानदंड निर्धारित किया गया है जिसे भंडारण प्रभार से वसूल किया जाना है। भंडारण हेतु अद्यतन टैरिफ का निर्धारण करने के लिए मानदंडों के अनुसार संविभाजित राजस्व की वसूली निम्न तत्वों को ध्यान में रखकर की जानी है (क) प्रस्तावित निर्मुक्त अवधि से अधिक समय तक टर्मिनल पर रुके रहने की संभावना वाले नौभार की प्रमात्रा तथा (ख) उन दिनों की संख्या, जब तक नौभार निकाले न जाने की स्थिति में पड़ा रहेगा तथा भंडारण उद्ग्रहण को आकृष्ट करेगा। वर्तमान	जैसा कि सुझाव दिया गया है, भंडारण प्रभार तैयार कर प्रस्तुत किया गया है।

	महामत्तनों के साथ-साथ अद्यतन टैरिफ संबंधी मामलों में यथाप्रस्तावित भंडारण प्रभार में स्लो के अनुसार वृद्धि का प्रस्ताव किया जाए। उक्त संप्रेक्षणों को ध्यान में रखते हुए संशोधन किया जाए।	
15	संबद्ध शर्तों सहित प्रस्तावित अद्यतन टैरिफ के साथ यह प्रस्ताव नहीं भेजा गया है जिसे अग्रेषित किया जाए।	टैरिफ संबंधी प्रस्ताव में निम्नलिखित शर्तों को समाविष्ट किया जाए : दिनांक 1 जनवरी, 2010 तथा संबद्ध वर्ष दिनांक 1 जनवरी, 2010 के मध्य आनेवाली थोक मूल्य सूची (डब्ल्यू पी आई) में हुए अन्तर के सिर्फ 60% की सीमा तक टैरिफ आवरण को मुद्रासफीती में सूचीबद्ध किया जाएगा टैरिफ के यह स्वतः समायोजन प्रति वर्ष किया जाएगा तथा समायोजित टैरिफ आवरण संबद्ध वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेगा।
16	मानक शुष्क थोक नौभार की भौतिक विशिष्टता जैसे घाट की लंबाई, भरणघाट की चौड़ाई पृष्ठ-क्षेत्र के निकर्षित स्तर को दर्शाया जाए।	प्रस्तावित टर्मिनल में 'टी' आकार का एक अपतट घाट-संरचना समाविष्ट है। 9.4 मीटर परिरेखा में अवस्थित रहनेवाले 600 m x 60 मी. का जेटी शीर्ष एक समय के चार जलयानों अर्थात् जेटी शीर्ष क अग्रभाग में 1,00,000 डी डब्ल्यू टी के प्रत्येक दो जलयानों तथा पश्च भाग के में 75,000 डी डब्ल्यू टी के प्रत्येक दो जलयानों की आवश्यकताओं की पूर्ति करने में सक्षम होगा। अग्र तथा पश्च भाग के किनारे - निकर्षित गहराई चार्ट डेटम से (-)16.2 मी तथा (-) 15.1 मी होगी। जेटी शीर्ष 3.70 कि.मी. लंबी पहुंच मार्ग अर्थात् 2 कि. मी. ढेरयुक्त पहुंच मार्ग (Pipe approach) तथा 1.7 कि.मी. मिट्टी की चुनाई युक्त पहुंच मार्ग (rubble mould approach) से माध्यम से भूमि ढलान-बिंदु (Land Fall Point) से जुड़ा हुआ होगा। इसके अतिरिक्त अन्य अनुषांगिक अवसरचना अर्थात् प्रहस्तन उपकरणों, रेल - सड़क संयोजन, जल आपूर्ति तथा अग्निशमन व्यवस्था, प्रहस्तन उपकरण, विद्युतिकरण तथा दीपसज्जा सहित चित्ति यार्ड हेतु 80 हेक्टेयर पश् क्षेत्र उपलब्ध कराने का भी प्रस्ताव किया किया गया।
17	इस प्रस्ताव में सड़क तथा रेलवे लाइनों के विकास पर निवेश हेतु ध्यान रखा	प्रस्तावित टर्मिनल को कंडला खाड़ी के बाहर टेकरा से दूर अवस्थित किया जाना है। टर्मिनल

<p>गया है। तथापि, इस प्रस्ताव में टर्मिनल से नौभार को निकालने के बारे में नहीं बताया गया है। इस प्रस्ताव को विस्तार से प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>क्षेत्र का प्रस्तावित पश्च-क्षेत्र वर्तमान तूणा पोर्ट से 5 कि.मी. दूर अवस्थित होगा जहां नौभार का प्रहस्तन बजरो के माध्यम से किया जा रहा है। यह तूणा पोर्ट 2 लेन चौड़ी हुआ है। तूणा पोर्ट को रेल से जोड़ने के लिए कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा इस सड़क के समानांतर एक बड़ी रेलवे लाईन कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा बिछाई जाएगी। तथापि, तूणा पोर्ट से प्रस्तावित पश्च-क्षेत्र तक सड़क रेल-संयोजन सुविधाग्राहियों द्वारा उनकी लागत पर उपलब्ध कराई जाएगी। जलयानों से नौभार को शिप अनलोडर द्वारा निकाला जाएगा तथा वाहक-पट्टे के माध्यम से स्टैंकिंग यार्ड तक लाया जाएगा</p>
---	---

4. उक्त स्पष्टीकरण प्रस्तुत करते समय केपीटी ने उनके दिनांक 7 जनवरी 2010 के पत्र द्वारा संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है, संशोधित प्रस्ताव के मुख्य मुद्दे निम्नवत् हैं :-

(क) संभाले जानेवाले नौभारों का प्रकार :-

प्रस्तावित सुविधा पर सभी प्रकार के शुष्क बल्क नौभार अर्थात् कोयला, उर्वरक, उर्वरक हेतु कच्चा माल, नमक, इस्पात अयस्क और गेहूँ संभाला जाएगा। संशोधित प्रस्ताव रियायत अवधि के दौरान संभाले जाने वाले संभाव्य नौभारों का प्रकार एवं नौभारों के हिस्से के लिए स्वाधीन है।

(ख) टर्मिनल की विशिष्टताएँ :-

(i) टर्मिनल की मुख्य विशेषताएँ निम्नवत् हैं :-

(ii) प्रस्तावित टर्मिनल "टी" के आकार में एक अपतट घाट पर लगाने की संरचना है। जेटी शीर्ष लंबाई में 600 मीटर X चौड़ाई में 60 मीटर होगा और एक ही समय पर 4 जलयान संभालने की क्षमता रखता होगा अर्थात् आगे की तरफ 1,00,000 डी डब्ल्यू टी का प्रत्येक के दो जलयान और जेटी शीर्ष के पीछे की तरफ 75,000 डी डब्ल्यू टी प्रत्येक के दो जलयान।

(iii) जेटी शीर्ष के आगे और पीछे की तरफ निकर्षित गहराई (-) 16.2 मीटर और (-) 15% मीटर होगी।

(iv) चित्ति यार्ड की 80 हेक्टर की पृष्ठ भाग क्षेत्र, प्रहस्तन उपकरणों, रेल सड़क संयोजन, जलापूर्ति तथा अग्निशमन व्यवस्था, प्रहस्तन उपकरणों, विद्युतीकरण, प्रदीपन उपलब्ध करवाना प्रस्तावित है।

(v) पोर्ट द्वारा आबंटित की जानेवाली तथा पट्टे पर भाड़े के प्राक्कलन हेतु विचार किया गया कुल क्षेत्र निम्नवत् है :

(रु. घन मीटरों में)

(i).	नौभार के ढेर लगाने हेतु पश्च क्षेत्र के विकास हेतु 80 हैक्टर भूमि ।	8,00,000
(ii).	जेटी की तरफ 3700 मीटर लंबाई x 18 मीटर चौड़ाई के पहुंच मार्ग का निर्माण हेतु ।	66,600
(iii).	जेटी शीर्ष के निर्माण हेतु	36,000
	<b>कुल</b>	<b>9,02,600</b>

(ग) अधिकतम क्षमता

(i) कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित मानकों का अनुसरण करते हुए अधिकतम क्षमता परिकल्पित की गई है ।

(ii) अधिकतम भित्ति घाट क्षमता:

मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित निम्नवत् पैरामीटर तथा फार्मूला अपनाते हुए अधिकतम भित्ति घाट क्षमता 21.46 मिलियन टन प्रति वर्ष मूल्यकित की गई है ।

(क) पेनोमेक्स जलयानों का शेयर 60% और हेन्डीमेक्स जलयानों का शेयर 40-40% है । टर्मिनल पर संभाले जानेवाले किसी प्रकार के शुष्क बल्क नौभारों का प्रहस्तन दर समान होगा ।

(ख) कोयला टर्मिनल के लिए मार्गदर्शिकाओं के अनुसार भारण/अभारण मानकों पर विचार किया गया है ।

क्रम संख्या	जहाज का प्रकार	मानकों		औसत	केपीटी द्वारा माना गया मूल्य
		भारक	अभारक		
(i).	पेनामेक्स आकार के जलयान	40,000 टन /दिवस	35,000 टन /दिवस	37500	18750 *
(ii).	हेन्डी साईज एवं हेन्डी मेक्स आकार के जलयान	20,000 टन /दिवस	15,000 टन /दिवस	17500	8750 *

पोर्ट ने बताया है कि दो जलयान भारकों /अभारकों को संख्या में 2 अभिनियोजित, करने के लिए प्रहस्तन दर मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानदण्डों के समरूप है । चूंकि, वर्तमान मामले में प्रत्येक घाट/जलयान के लिए केवल एक ही जलयान भारक /अभारक पर विचार किया गया है अतः प्रहस्तन दर मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित

मानकों के 50% की दर से अर्थात् भारक/अभारक दर को औसत पर प्रहस्तन दर संबंधी विचार किया गया है।

(iii). अधिकतम यार्ड क्षमता :

अधिकतम यार्ड क्षमता 14 मिलियन टन प्रति वर्ष आँकी गई है, जो निम्नवत् है :

- (क) 80 हेक्टर के कुल क्षेत्र में से पश्च क्षेत्र के विकास के लिए 24 हेक्टर सड़क, रेलवे, सीमाशुल्क, चारदीवारी, बरसाती जल निकासी आदि के लिए और शेष 56 हेक्टर क्षेत्र शुद्ध रूप से नौभार जमा करने के क्षेत्र के रूप में विचार किया गया है।
- (ख) कोयला टर्मिनल के लिए मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानकों के अनुसार घित्ति घटक हेक्टर एक वर्ष में 3 टन/घन मीटर और 12 बार पर विचार किया गया है।
- (ग) अद्यतन टैरिफ के निर्धारण के लिए टर्मिनल की अधिकतम क्षमता 14 मिलियन टन प्रतिवर्ष जो कि दो क्षमताओं अर्थात् यार्ड और जहाजी घाट से निम्नतर है, पर विचार किया है।

(घ) पूँजीगत लागत

बहुदेशीय नौभार टर्मिनल की कुल पूँजीगत लागत रु..89997.26 लाख पर प्राक्कलित की गई है जिसमें रु..71698.91 लाख नौभार प्रहस्तन कार्यकलाप और रु..18298.35 लाख घाट भाड़े के लिए है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा जिस पर विचार किया गया है उस पूँजीगत लागत का विश्लेषण नीचे दिया गया है :-

क्रम संख्या	विवरण (रु. लाखों में)	पूँजीगत लागत (रुपये लाखों में)
I.	घाट को भाड़े पर लेने के लिए	
	10% प्रति वर्ष की दर से वृद्धि लेने के बाद घाट के निर्माण की लागत।	17427.00
	5% की दर से आइडीसी सहित विविध लागत	871.35
	कुल (I)	18298.35
II.	सिविल संरचना	
	(i). घाट पहुँच मार्ग	9409.09
	(ii). भंडारण यार्ड	12721.92
	(iii). सड़क, रेल पटरियाँ	4165.19
	(iv). भवन, जलापूर्ति, मल जल	796.78

	निकासी आदि		
	(v). सीमाशुल्क चार दीवारी, अग्निशमन व्यवस्था, पर्यावरण उपाय और अध्ययन और अन्वेषण	150.00	
	<b>उप योग</b>	<b>27242.98</b>	
	(vi). 10% की दर से वृद्धि ।	2724.30	
	<b>कुल (II)</b>		<b>29967.28</b>
III.	<b>उपस्कर लागत</b>		
	(i). तटीय भारक , अभारक तथा कन्वेयर	32400.00	
	(ii). उर्जा और विद्युत , संचार	2434.00	
	<b>उप योग</b>	<b>34834.00</b>	
	(iii). 10% की दर से वृद्धि	3483.40	
	<b>कुल (III)</b>		<b>38317.40</b>
IV.	विविध लागत (रु.. 29967.28 लाख + रु.. 38317.40 लाख पर 5%)		<b>3414.23</b>
V	<b>कुल पूंजीगत लागत (I से IV)</b>		<b>89997.26</b>

(ड.) नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ

नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक पर 16% की दर से प्राक्कलित किया गया है ।

(च) परिचालन लागत :

- (i). कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया कि नौभार प्रहस्तन सेवा के लिए परिचालन लागत कोयला टर्मिनल के लिए मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानदण्डों पर आधारित है ।
- (ii). उर्जा लागत 1.4 यूनिट/टन तथा बिजली का यूनिट दर रु. 7 के खपत मानदण्ड का अंगीकरण करते हुए प्राक्कलित किया गया है ।
- (iii). मरम्मत और अनुरक्षण, सिविल लागत पर 1% की दर से तथा यांत्रिक और विद्युत उपकरण लागत (अतिरिक्त पूंजी सहित) 7% की दर से प्राक्कलित किया गया है ।
- (iv). सकल परिसंपत्ति मूल्य पर बीमा 1% की दर से तथा अन्य लागत 5% की दर से प्राक्कलित की गई है ।

- (v). मूल्यहास के बारे में बताया जाता है कि वह कंपनी अधिनियम 1956 में निर्धारित मानदण्डों के आधार पर प्राक्कलित किया गया है।
- (vi). आबंटित किए जाने वाले प्रस्तावित कुल क्षेत्र के 90.26 हेक्टेयर के लिए अनुज्ञप्ति शुल्क रु. 1137.28 लाख प्राक्कलित की गई है।

(छ) राजस्व संबंधी मांग :

(रु. लाखों में)

क्रम सं.	विवरण	बहुदेशीय नौभार संभालने के लिए	घाट भाड़ा के लिए	कुल
(i).	पूँजीगत लागत	71698.91	18298.35	89997.26
(ii).	पूँजीगत लागत पर 16% की दर से नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ	11471.83	2927.74	14399.57
(iii).	परिचालन लागत	15416.17	3095.91	18512.08
(iv).	कुल राजस्व संबंधी मांग (ii) + (iii)	26888.00	6023.65	32911.65

नौभार प्रहस्तन कार्यकलाप के लिए प्राक्कलित कुल राजस्व मांग का 90% प्रहस्तन सेवा के लिए तथा 5% भंडारण प्रभार तथा विविध प्रभार प्रत्येक के मद्दे प्रभाजित किया गया है ( यह बहुदेशीय नौभार घाट के लिए निर्धारित प्रभाजन शेयर के अनुसार है )। नौभार प्रहस्तन कार्यकलापों से प्राक्कलित राजस्व मांग का विश्लेषण नीचे दिया गया है :-

(रु. करोड़ों में)

क्रम सं.	विवरण	प्राक्कलित राजस्व मांग
(i).	नौभार प्रहस्तन सेवा (अर्थात् रु. 26888 लाख x 90%)	24199.20
(ii).	भंडारण प्रभार (रु. 26888 लाख x 5%)	1344.40
(iii).	विविध प्रभार (रु. 26888 लाख x 5%)	1344.40
	कुल	26888.00

(ज) अद्यतन टैरिफ

प्राक्कलित राजस्व मांग को पूरा करने के लिए कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तावित अद्यतन टैरिफ आवरण शीर्ष निम्नवत् है :-

(i) घाट भाडा प्रभार

क्रम सं.	जलयान	प्रति जीआरटी प्रतिघंटा अथवा तत्संबंधी भाग की दर	
		विदेशगामी जलयान (रु. में)	तटीय जलयान (रु. में)
(i)	सभी जलयान	0.50	0.30

(ii)

नौभार प्रहस्तन प्रभार - रु. 172.85 पर टन.

(iii) भंडारण प्रभार

(क) मुक्त अवधि :

आयात नौभार - 5 दिवस

निर्यात नौभार - 15 दिवस

(ख) मुक्त अवधि के बाद बचे हुए शेष नौभार के लिए भंडारण प्रभार :

क्रम सं.	विवरण	प्रति टन प्रति दिवस अथवा तत्संबंधी भाग की दर
(i).	1 <sup>st</sup> दिन से 30 <sup>th</sup> दिवस	9.75
(ii).	31 <sup>st</sup> दिन से 60 दिवस	10.23
(iii).	61 <sup>st</sup> दिन से 90 दिवस	10.72

(ग) विविध प्रभारों में सभी विविध सेवाओं जैसे कि भरण घाट पर नौभार उठाकर ले जाना, नौभार को तोलना, धूल रोकना आदि के लिए रु. 9.60 प्रति टन प्रस्तावित है ।

5. कंडला पोर्ट ट्रस्ट का प्रस्ताव दिनांक 19 जनवरी, 2010 को टैरिफ मामले के रूप में पंजीकृत किया गया । कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए विवरणों के आधार पर दिनांक 21 जनवरी, 2010 के पत्र द्वारा इस प्रस्ताव को संबद्ध उपयोक्ता संगठनों तथा चयनित बोलीकर्त्ताओं में परिचालित किया गया ।

6. संशोधित प्रस्ताव के प्रारंभिक जॉच के आधार पर कंडला पोर्ट ट्रस्ट को हमारे दिनांक 7 अप्रैल 2010 के पत्र द्वारा निम्नलिखित जानकारी / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया । कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दिनांक 25 जून 2010 के पत्र के अधीन उसका उत्तर प्रेषित किया । मांगे गे ब्यौरे और प्राप्त उत्तर आमने-सामने रखे गए हैं :-



क्रम सं	टैम्प द्वारा उठाए गए प्रश्न	कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दिया गया उत्तर
1	साध्यता रिपोर्ट की पैरा 6.4.1 के अनुसार सुविधाग्राही को अन्य वस्तुओं में लगभग 27 मीटर की 100 टी क्षमतावाली एक चल हार्बर क्रेन उपलब्ध कराई जाए ताकि टर्मिनल की प्रहस्तन क्षमता से अधिक भी नौभार में वृद्धि हो तो उसे संभाला जा सके। कंडला पोर्ट ट्रस्ट से यह बताने कहा गया कि प्राक्कलन में चल हार्बर क्रेन का प्रावधान समाविष्ट क्यों नहीं किया गया।	साध्यता रिपोर्ट पैरा 6.4.1. के अनुसार सुविधाग्राही को केवल बर्thing संरचना और 100 'टी' क्षमता की चल हार्बर क्रेन हेतु पहुँच मार्ग की डिजाइन करना अपेक्षित है न कि परियोजना सुविधाएं तथा सेवाएँ उपलब्ध कराई जाना। आई आई टी, चैन्ने ने जो तकनीकी सलाहकार है, चल प्रहस्तन उपस्करों की भी ऐसी संरचना डिजाइन का ऐसा प्रावधान रखा है कि जिसमें सुविधाग्राही द्वारा या तो 1 नौभार टर्मिनल की क्षमता से भी अधिक नौभार प्रहस्तन हेतु अथवा तटीय भारकों/अभारकों और/अथवा कन्वेयर पद्धति के अस्थायी बिगड़ जाने के दौरान भी अभिनियोजन अपेक्षित है। प्राक्कलन में इन पहलूओं को ध्यान में रखते हुए ऐसी चल क्रेन की लागत नहीं रखी गई है।
2	संशोधित प्रस्ताव में चित्ति यार्ड में अभि नियोजित किए जानेवाले विविध उपस्करों के मददे रु. 83 करोड़ की राशि उपलब्ध कराई गई। उपलब्ध कराए जानेवाले उपस्करों का विश्लेषण, मदवार विवरणों सहित, यूनिट लागत के लिए दस्तावेजी प्रमाण के साथ प्रस्तुत किए जानेवाले आवश्यक है।	यथापेक्षित जानकारी एकत्र की जा रही है और शीघ्र ही भेजी जाएगी।
3	कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने पुष्टि की है कि पूंजीगत लागत का प्राक्कलन प्रचलित बाजार दरों और कंडला पोर्ट के प्रचलित एस ओ आर पर आधारित है। जैसे कि पोर्ट ने बताया है कि विविध मदों के आँकी गई दरों से संबंधित सुसंगत पुष्टिकरण दस्तावेज सुलभ संदर्भ हेतु उनके दिनांक 7 जनवरी 2010, के पत्र के साथ सलग्न किए गए हैं। परंतु ऐसे पुष्टिकरण दस्तावेज आज की तारीख तक प्राप्त नहीं हुए हैं।	यह पुष्टि की जाती है कि पूंजीगत लागत प्रचलित बाजार दरों और कंडला पोर्ट ट्रस्ट के प्रचलित एस ओ आर पर आधारित है। पहले प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव में प्राक्कलन कार्यक्रम सं. 1 से 6(क) की मदों के लिए दरों से संबंधित पुष्टिकरण दस्तावेज प्रस्तुत किए गए थे। अब क्रम संख्या 6(ख) और 8 पर मदों के लिए दरों से संबंधित पुष्टिकरण दस्तावेज अवलोकन के लिए संलग्न हैं।
4	कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया है कि पोर्ट द्वारा वहन की जानेवाली निकर्षण लागत जलयानों से जुड़े प्रभारों के अधीन पोर्ट देय हेतु विचार किया जाएगा। कंडला पोर्ट ट्रस्ट यह पुष्टि करे कि क्या इस व्यय को अपने आसन्न सामान्य दर संशोधन हेतु ध्यान में रखा गया है।	जेटी शीर्ष के समीप पूंजीगत निकर्षण का कार्य जेटी शीर्ष तथा उसके पहुँच मार्ग के कार्य समाप्ति के बाद ही प्रारंभ किया जा सकता है। इसके अतिरिक्त परियोजना की अनुसूचित निर्माण अवधि 24 महिनों की है। अतः परियोजना पर किए जानेवाले पूंजीगत निकर्षण की वास्तविक लागत पर परवर्ती कंडला पोर्ट के दरों के मान के सामान्य संशोधन के दौरान परवर्ती चरण में विचार किया जाएगा।

5	<p>कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया कि संभाले जानेवाले नौभारों को पेनामेक्स जलयान का 60% अंशदान तथा हेन्डीमेक्स जलयान का 40% अंशदान देंगे। कंडला पोर्ट ट्रस्ट स्पष्ट करें कि जलयानों का ऐसा शेयर कैसे निर्धारित किया है।</p>	<p>यह पहला अवसर है कि जब कंडला पोर्ट ऐसे जलयानों, जिनका डुबाव 14 मीटर से 15 मीटर है, को संभालने के लिए परियोजना सुविधाएं विकसित कर रहा है। इसके अतिरिक्त, कंडला खाड़ी के अंदर शुष्क नौभार के लिए विद्यमान सुविधाएं में 12 मीटर डुबाव वाले जलयानों को ही संभाला जाता है अतः नौभार के विद्यमान प्रहस्तन के पूर्व अनुभव से भी 14 मीटर से 15 मीटर डुबाव वाले जलयानों का अंशदान का आकलन नहीं किया जा सका। प्रस्तावित टर्मिनल पर आनेवाले जलयानों की संख्या ऐसे विविध कारकों पर निर्भर है जो समय-समय पर बदलते रहेंगे। अतः टर्मिनल की अधिकतम क्षमता पर पहुँचने के लिए तटीय भारक/अभारक की क्षमता पर विचार करते हुए पेनामेक्स और हेन्डीमेक्स जलयानों का अनुपात 60:40 के रूप में लिया गया है। तथापि 14 एम एम टी पी ए के टर्मिनल की ऐसी आँकी गई क्षमता चित्ति यार्ड की क्षमता द्वारा शासित है।</p>
6	<p>कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के लिए मानदण्डों के अनुसार 2 जहाज भारक/अभारक उपलब्ध कराए जाने हैं जो पेनामेक्स जलयान के साथ 40000 टन प्रति टन तथा हेन्डीमेक्स जलयान के साथ 2000 टन प्रति दिन (दोनों भारक के लिए) एवं पेनामेक्स जलयान के लिए 35000 टन प्रति दिन तथा हेन्डीमेक्स जलयान के लिए 15000 टन प्रति दिन (दोनों अभारक के लिए) का उत्पादन उपलब्ध कराएंगे। लागत प्राक्कलित करते समय पोर्ट ने सभी में 15000 टी क्षमता वाले दो तटीय अभारक, 1000 टी क्षमतावाले एक अभारक तथा 10000 टी क्षमतावाले एक भारक, पर विचार किया है प्रत्येक जलयान पर एक जहाज भारक/अभारक के अभिनियोजन के विचार करने पर कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा टर्मिनल प्रहस्तन क्षमता 15.0745 एम टी पी ए पर हो जाती है। यदि बाद में सुविधाग्राही द्वारा प्रत्येक जलयान पर दो जहाज भारक/अभारक संस्थापित किए जाते हैं तो टर्मिनल की नौभार प्रहस्तन क्षमता घातीय रूप से बढ़ जाएगी। ऐसे में यदि अब अद्यतन टैरिफ परिमित टर्मिनल प्रहस्तन</p>	<p>परियोजना की पूंजीगत लागत आँकने के लिए चार बेल्ट कन्वेयरों के साथ, चार तटीय लोडरों अर्थात् दो तटीय अनलोडर प्रत्येक 15000 टी/दिवस, 10,000 टी/दिवस का एक तटीय अनलोडर 10,000 टी/दिवस का एक तटीय अनलोडर, 10,000 टन/दिवस एक तटीय लोडर पर विचार किया गया है। तथापि, आँकी गई 14 एम एम टी पी ए के टर्मिनल की क्षमता यदि (i) तटीय लोडरों/अनलोडरों (ii) कन्वेयरों तथा (iii) स्टैकिंग यार्ड की क्षमता के आधार पर विचार करते हुए आँकी जाती है तो आँकी गई क्षमता न्यूनतम होती है। आगे, टर्मिनल के परिचालन के दौरान, सुविधाग्राही को डी सी ए (एम सी ए पर आधारित) में यथा निर्धारित न्यूनतम गारंटी वाले नौभार के साथ-साथ निष्पादन स्तरों को भी पूरा करना है अन्यथा सुविधाग्राही चूककर्ता हो जाएगा और उसके लिए मुआवजा (हरजाना) भरना पड़ेगा। उक्त बताए गए दोनों पैरामीटर, निष्पादन स्तर तथा न्यूनतम गारंटी वाला नौभार सुविधाग्राही द्वारा अभिनियोजित किए जानेवाले प्रहस्तन उपकरणों के प्रकार एवं क्षमता द्वारा निर्धारित होते हैं। डी सी ए में प्रावधानों के अनुसार सुविधाग्राहीयों को उक्त बताए गए पैरामीटरों को पूरा करने के लिए ऐसे प्रकार एवं क्षमता वाले प्रहस्तन उपकरण संस्थापित करने की छूट है। यह नोट किया जाए कि कंडला पोर्ट पहले से ही उत्कृष्ट प्रकार के निजी पोर्टों से घिरा हुआ है जिसके कारण उसे कड़ी</p>

	<p>क्षमता पर अभिनिर्धारित किया जाता है तो सुविधाग्राही को वित्तीय अप्रत्याशित लाभ ओर ले जाएगी। यह भी अभिज्ञात किया जाना है कि प्रस्ताव में उन सभी सिविल कार्यों के पूंजीगत प्राक्कलन पर विचार किया गया है जो पूंजीगत व्ययों का मुख्य हिस्सा हैं। यह भी प्रमाणित नहीं किया गया है कि भित्ति घाट पर अतिरिक्त जहाज तटीय क्रेनों का संस्थापन तकनीकी रूप से साध्य नहीं है। अतः पोर्ट को उनके द्वारा 15.0745 एम एम टी पी ए पर पहुँची अधिकतम टर्मिनल क्षमता का पुनः निरीक्षण करने का अनुरोध किया जाता है।</p>	<p>प्रतियोगिता का सामना करना पड़ रहा है। ऐसी परिस्थिति में टर्मिनल के सुविधाग्राही को भी व्यापार आकर्षित करने के लिए प्रतियोगी दरें देनी पड़ रही है। इसे ध्यान में रखते हुए सुविधाग्राही को होनेवाला अप्रत्याशित वित्तीय लाभ संबंधी आशंका सत्य से परे हैं जहां तक चित्ति घाट पर अतिरिक्त जहाँज तटीय टर्मिनल तकनीकी साध्यता रिपोर्ट का संबंध है, यह बताया गया गया आर एफ पी के अनुसार परियोजना की सहायता के रूप में प्रारंभिक संदर्भ दस्तावेज ही है और सुविधाग्राही से अपेक्षित है कि कम से कम निष्पादन मानदंड तथा न्यूनतम गारंटीकृत नौभार हेतु उनके द्वारा लगाए जानेवाले यंत्रीकरण के लिए जेटी शीर्ष का डिजाइन करें। किन्तु जेटी शीर्ष तथा पहुंच मार्ग के भौतिक पैरामीटर सीमित हैं।</p>
7	<p>यद्यपि टर्मिनल को कोयला सहित विविध प्रकार शुष्क थोक नौभार प्रबंध करना है, तथापि कोयला टर्मिनल में अधिकतम यार्ड क्षमता के परिकलन के लिए मानदण्डों का विचार करते हुए पोर्ट द्वारा अधिकतम चित्ति यार्ड क्षमता प्राप्त की गई है जहाँ एक वर्ष 12 के उत्पादन अनुपात के साथ प्रति घन मीटर क्षेत्र में तीन टन के ढेर लगाए जा सकते हैं। निर्यात और आयात नौभार के लिए भंडारण की निर्मुक्त अवधि क्रमशः 15 दिन तथा 5 दिन विचार की गई है। यदि प्रतिवर्ष 12 के उत्पादन अनुपात पर विचार करते हैं तो निर्यात नौभार को 15 दिन (30 दिन - 5 दिन) और आयात नौभार 25 दिन (30 दिन - 5 दिन) के लिए विलंब शुल्क आकर्षित करेगा। भंडारण के लिए निर्मुक्त अवधि के बाद रु. 9.75 प्रति टन प्रति दिन के प्रस्तावित दर पर सुविधाग्राही अब नियत की जाने वाली भंडारण-दर से अप्रत्याशित लाभ प्राप्त करेगा। अतः पोर्ट को विभिन्न प्रकार के पण्यों के लिए रहने के समय के विश्लेषण के आधार पर उत्पादन हेतु विचार करने का सुझाव दिया जाता है।</p>	<p>यह पहला मौका है कि कंडला पोर्ट 14 मीटर से 15 मीटर डुबाव वाले जलयानों से केवल शुष्क थोक नौभार प्रहस्तन के लिए परियोजना सुविधाएं विकसित कर रहा है। इसके अतिरिक्त कंडला खाड़ी के अंदर आने वाले शुष्क नौभार के लिए विद्यमान सुविधाओं में 12 मीटर के डुबाव वाले जलयानों से सभी प्रकार के बहुददेशीय नौभार संभाले जा रहे हैं। इसके अतिरिक्त वर्तमान में पोर्ट को केवल शुष्क बल्क नौभार संभालने के लिए कोई समर्पित टर्मिनल नहीं है अतः नौभार के विद्यमान प्रहस्तन के पिछले अनुभव से भी पण्यों के विविध प्रकार के रहने के समय के लिए विस्तार पूर्वक विश्लेषण के आधार पर उत्पादन इस क्षमता तक नहीं पहुँच जा सकता है अतः वर्ष में 12 के उत्पादन के अनुपात पर विचार किया गया है।</p>
8	<p>यार्ड क्षमता परिकलन संबंधी 3 टी/घन मीटर स्टैकिंग घटक थर्मल कायले की मार्गदर्शिका में निर्धारित है। कोयले के</p>	<p>जिस भूमि क्षेत्र पर प्रस्तावित चित्ति यार्ड स्थापित किया जाना है वह समुद्री तट के निकट है। आगे, यह भूमि दिन में दो बार ज्वार के दौरान जलमग्न हो जाती है।</p>

	<p>मामले में भी पोर्ट यथा विशाखापट्टनम, पारादीप, तृतीकारिन तथा मुरंगाव ने पहले से प्राप्त वास्तविक पर आधारित कई उच्चतम स्टैकिंग घटक सूचित किए हैं अद्यतन टैरिफ प्रस्तावित करते समय यह बताना आवश्यक नहीं है कि विविध पण्यों के लिए स्टैकिंग घटक में अंतर है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट संभाले जाने हेतु प्रस्तावित प्रत्येक नौभार संबंधी स्टैकिंग घटक वास्तविकता के आधार पर निर्धारित करें और तदनुसार यार्ड क्षमता परिकलन का पुनः निरीक्षण करें।</p>	<p>टर्मिनल के अवस्थिति के साथ-साथ भूमि की रूप रेखा पर विचार करते हुए आई आई टी, मद्रास, जो कि तकनीकी सलाहाकार है, चित्ति यार्ड को संभालने की क्षमता 3 टन प्रति एम 2 के रूप में आंकी है। उपर्युक्त से यह स्पष्ट होता है कि चित्ति यार्ड की संभालने की क्षमता उसकी अवस्थिति एवं भूमि की रूप रेखा पर आधारित है और कि जमा किए जाने वाले नौभार के प्रकार पर आधारित नहीं है। इस तथ्य को विचार में रखते हुए प्रस्तावित टर्मिनल के चित्ति यार्ड की क्षमता को अन्य पोर्ट के साथ तुलना नहीं की जा सकती। आगे, विचार की गई 3 टन/मी<sup>2</sup> की चित्ति यार्ड क्षमता की टैम्प की मार्गदर्शिकाओं से भी पुष्टि की गई है।</p>
9	<p>पूँजीगत प्राक्कलनों में रु. 45 करोड़ की दर से एक 15000 टी जहाज भारक/अभारक की लागत तथा रु. 35 करोड़ की दर से 10000 टन जहाज भारक/अभारक की लागत विचार में रखी गई है। प्राक्कलन का आधार स्पष्ट नहीं किया गया है और न ही बजटीय कोटेशन जैसे कोई दस्तावेजी समर्थन ही प्रस्तुत किए हैं। अन्य पोर्टों पर हाल में ऐसे निर्धारित किए गए अद्यतन टैरिफ के मामलों में जहाज भारक/अभारक की लागत कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा माने गए स्तर से निम्नतर पाई गई। अन्य पोर्टों द्वारा बताई गई पूँजीगत लागत ये हैं - टी पी टी (कोयला) पर रु. 28 करोड़ एम ओ पी टी (लौह अयस्क) रु. 35 करोड़, वी पी टी (उर्वरक तथा कोयला) रु. 28.90 करोड़।</p>	<p>यथापेक्षित जानकारी एकत्र की जा रही है और शीघ्र भेजी जाएगी।</p>
10	<p>अनुबंध II तथा IV, पर बताई गई पूँजीगत लागत पर पहुंचने पर पोर्ट ने 10% की लागत वृद्धि अर्थात् रु. 1584.27 लाख रु. 2724 लाख और रु. 3483 लाख पर विचार किया है। पोर्ट को अद्यतन टैरिफ नियतन हेतु मानदण्डों का कड़ाई से पालन करते हुए लागत प्राक्कलनों को पुनः आँकने का सुझाव दिया जाता है।</p>	<p>प्रस्तावित टर्मिनल की कार्यान्वयन अनुसूची अथवा निर्माण अवधि सुविधाग्राही को रियायत प्रदान करने की तारीख से 24 महिनों की है। आगे मंत्रालय की मार्गदर्शिकाओं (का.ज्ञा. सं. 1(3)/पीएफ-II/2001 दिनांक 18.02.2002) के अनुसार मुद्रास्फीति (वृद्धि) की औसत दर को ध्यान में रखते हुए समापन लागत आँकी जानी चाहिए। ठीक उसी समय टैम्प मार्गदर्शिका के अनुसार विविध लागत वृद्धि संबंधी पहलू का समावेश नहीं किया गया है इसके अतिरिक्त '13वें से 16वें नौभार घाटों का विकास' कार्य के लिए दर सूची प्रस्ताव में वृद्धि हेतु ऐसे ही प्रावधान पर विचार किया गया था।</p>

11	भूमि के 902600 वर्ग मीटर क्षेत्र के लिए पोर्ट ने रु. 10.5 प्रति वर्ग की दर पर अनुज्ञप्ति -शुल्क को परिचालन व्यय के अधीन रखा है। कृपया कंडला पोर्ट ट्रस्ट के तत्संबंधी एस.ओ.आर. के सुसंगत अनुच्छेद दर्शाया जाए।	वर्तमान प्रस्ताव में भूमि हेतु इस प्रकार रखी गई अनुज्ञप्ति -शुल्क की दर टैम्प द्वारा विधिवत् अनुमोदित कंडला पोर्ट ट्रस्ट के प्रचलित दरों के मान के पैराग्राफ 2.5 (क) के अनुसार है।
12	नौभार प्रहस्तन प्रभारों का परिकलन करते समय पोर्ट ने पहुंच सरणी में निकर्षण संबंधी अनुरक्षण के मददे रु. 265 लाख सम्मिलित किया है। मानदंडों के अनुसार नौभार प्रहस्तन प्रभारों का परिकलन करते समय निकर्षण - व्यय को निकाल दिया जाना है। इसके अतिरिक्त, यह स्पष्ट नहीं है कि बी.ओ..टी. परिचालक द्वारा क्यों ऐसी परिसंपत्तियों पर अनुरक्षण -व्यय का वहन किया जाना है जिसका सृजन उसने नहीं किया है।	विषयगत कार्य हेतु पी पी पी ए सी को अनुमोदन लेने से संबंधित प्रस्ताव पर दिनांक 20.11.09, को सचिव (नौवहन) के साथ चर्चा हुई और जहां यह निर्णय लिया गया कि जेटी तथा पहुंच सरणी के संपाश्व में अनुरक्षण निकर्षण सुविधाग्राही द्वारा कराया जाए। (अतः डी सी ए के अनुसार, छूट की संपूर्ण अवधि के लिए जेटी शीर्ष के साथ पहुंच मार्ग के संपाश्व डुबाव के अनुरक्षण का दायित्व सुविधाग्राही का है। अतः अनुरक्षण निकर्षण की लागत टैरिफ प्रस्ताव में रखी गई है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट के उस अनुभव को ध्यान में रखते हुए जब टर्मिनल परिचालक के साथ पहुंच सरणी की गहराई तथा घाट के किनारे की गहराई से संबंधित विवाद उठा है, इसे डी सी ए में जोड़ दिया गया है,
13	संभाले जाने-वाले सभी प्रकार के नौभारों हेतु पोर्ट ने मिश्रित टैरिफ आवरण के प्रति टन के रूप में एक एकल दर को प्रस्ताव रखा है। चूंकि बहुददेशीय घाट पर विभिन्न प्रकार के नौभारों का प्रहस्तन किया जाना है, अतः यह आवश्यक है कि प्रहस्तन किए जानेवाले विभिन्न प्रकार के नौभारों के लिए उसकी उत्पादकता पर आधारित अलग दर उपलब्ध कराई जाए।	यह पहला अवसर है जब कंडला पोर्ट 14 मी. से 15 मी. डुबाव वाले जलयानों से केवल शुष्क थोक नौभार के प्रहस्तन हेतु परियोजना संबंधी सुविधाएं विकसित कर रहा है। इसके अलावा कंडला खाड़ी के अंदर शुष्क नौभार हेतु उपलब्ध वर्तमान सुविधाओं पर 12 मी के डुबाव तक के जलयानों से सभी प्रकार के बहुददेशीय नौभारों का प्रहस्तन किया जा रहा है। संप्रति पोर्ट के पास केवल शुष्क थोक नौभार के प्रहस्तन हेतु कोई अलग टर्मिनल नहीं है इसके अतिरिक्त यह टर्मिनल मुख्य रूप से शुष्क थोक नौभार जैसे खाद्यान्न, खाद तथा कायले का प्रहस्तन करेगा। टैम्प मार्गदर्शिकाओं के अनुसार इन सभी नौभारों के लिए नौभार प्रहस्तन-दर समान होगी। अतः एकल - दर के प्रस्ताव पर विचार किया जाए।
14	पोर्ट ने रु. 172.85 टन के नौभार प्रहस्तन - दर पर विचार किया है। अद्यतन टैरिफ नियत करते समय रियायती तटीय दरों की व्यवस्था करना आवश्यक है।	प्रहस्तन प्रभारों हेतु रियायती तटीय दर प्रस्तुत की गई है।
15	सकल प्राक्कलन में तूणा पोर्ट पश्च क्षेत्र तक पांच किलोमीटर की रेल लाइन तथा पश्च क्षेत्र के अंदर 1 किलोमीटर पार्श्वका के लिए सकल प्राक्कलन में रु. 1571.5 लाख की कुल राशि शामिल की गई है।	प्रस्ताव के अनुसार सुविधाग्राही परियोजना संबंधी सुविधा का उपयोग करने के लिए उपयोक्ता से निम्नलिखित प्रभार उद्गृहीत करेंगे: क. नौभार प्रहस्तन प्रभार ख. घाट - किराया प्रभार

	<p>यह स्पष्ट नहीं है कि क्या शुष्क थोक टर्मिनल पर संभाले जानेवाले सभी पण्य के लिए इस रेल सुविधा का उपयोग किया जाएगा । रेल से होनेवाले नौभार तथा सड़क से होनेवाले नौभार के लिए अलग से दरों का निर्धारण किया जाना आवश्यक है । इसके अलावा यह भी स्पष्ट नहीं है कि सुविधाग्राही भारतीय रेल द्वारा देय रेलवे टर्मिनल प्रभारों के पात्र होंगे या नहीं ।</p>	<p>ग. भंडारण प्रभार घ. विविध प्रभार</p> <p>उक्त प्रभारों का परिकलन टैंम्प मार्गदर्शिकाओं के अनुरूप किया जाएगा तथा चित्ती यार्ड से/की तरफ नौभार के परिवहन के प्रकार से इन प्रभारों के परिकलन का कोई संबंध नहीं है अतः रेल द्वारा होनेवाले और सड़क द्वारा होनेवाले नौभार परिवहन के लिए पृथक दरें निर्धारित करना आवश्यक नहीं है । आगे नौभार का संचलन चाहे वह रेल द्वारा हो या सड़क द्वारा वह विभिन्न कारकों यथा अन्तर्प्रदश के अंदर नौभार के गंतव्य तक रेल सड़क कड़ी की उपलब्धता, लागत प्रभावोत्पादकता, नौभार की मात्रा और परेषक/परेषिती के स्त्रोत पर निर्भर है । अतः इस चरण में सड़क अथवा रेल द्वारा परिवहन के रूप में नौभार की कुल प्रमात्रा द्विशाखित नहीं किया जा सकता है । यह प्रस्ताव किया जाता है कि भारतीय रेल द्वारा देय रेल टर्मिनल प्रभारों के लिए केवल कंडला पोर्ट ट्रस्ट ही हकदार है ।</p>
16	<p>कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने विदेशगामी जलयानों हेतु प्रति जी आर टी प्रति घंटे रु. 0.50 तथा तटीय जलयानों हेतु प्रति जी आर टी घंटे रु. 0.30 का घाट-किराया प्रभार प्रस्तावित किया है । अनुलग्नक II द्वारा घाट प्रभार संबंधी कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा अपनाई गई पद्धति में संशोधन किया जाना है अपेक्षित है । घाट-किराया प्रभारों को दिए गए निदर्शन के अनुरूप पुनः परिकलित किया जाए ।</p>	<p>घाट-किराया प्रभार सुझाई गई पद्धति के अनुरूप ही तैयार किए गए हैं ।</p>
17	<p>कृपया क्षमता निर्धारण करते समय ध्यान में रखे गए प्रस्तावित निमुक्त अवधि तथा 12 यार्ड टर्न ओवर पर विधिवत् ध्यान में रखते हुए प्रस्तावित भंडार प्रभारों पर भंडारण आय के रिकलन की जांच की जाए । भंडारण से राजस्व संबंधी मांग के शेयर से जोड़ने के लिए यूनिट भंडारण प्रभारों का पुनः परिकलन किया जाना भी आवश्यक है ।</p>	<p>कृपया उपरोक्त सं.7 के प्रश्नों के उत्तर देखें ।</p>

7.1. कंडला पोर्ट ट्रस्ट परिसर में दिनांक 8 अप्रैल 2010 को एक सयुक्त सुनवाई संपन्न हुई तथा उपयोक्ता/सूचीबद्ध गए बोलीकर्ता उनमें उपस्थित थे और उन्होंने अपनी-अपनी बातें रखीं । सयुक्त सुनवाई के दौरान किए गए कुछ संप्रेक्षण को आधार पर कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने अपना प्रस्ताव पुनरावलोकन करने तथा एक संशोधित प्रस्ताव, यदि आवश्यक हो तो, प्रस्तुत करने की सहमति दी । चूंकि उपयोक्ताओं तथा भावी बोलीकर्ताओं ने पोर्ट के प्रस्ताव पर अपनी लिखित टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की थी अतः उन्हें अपने लिखित प्रस्तुतीकरण दर्ज करने हेतु एक और अवसर दिया गया ।

7.2. गैमन इंफ्रास्ट्रक्चर प्रोजेक्ट लिमिटेड ने दिनांक 16 अप्रैल 2010 के पत्र द्वारा पोर्ट के प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणी प्रस्तुत की है इसकी एक प्रति कंडला पोर्ट ट्रस्ट को अपनी टिप्पणी हेतु अग्रेषित की गई। पोर्ट ने दिनांक 14 जुलाई 2010 के पत्र द्वारा तत्संबंधी अपनी अभ्युक्तियां दी है।

8. दिनांक 2 जुलाई 2010 के पत्र द्वारा पोर्ट से कुछ अतिरिक्त स्पष्टीकरण मांगा गया जो निम्नवत् है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दिनांक 14 जुलाई 2010 के अपने पत्र में इसका उत्तर दिया है। प्राधिकरण द्वारा उठाए गए प्रश्नों तथा कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दिए गए उत्तरों को आमने - सामने रखा गया है।

क्रम सं.	टैम्प द्वारा उठाए गए प्रश्न	कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दिए गए उत्तर
1	कंडला पोर्ट ट्रस्ट क दिनांक 7 जनवरी 2010, के प्रस्ताव के अनुसार तटीय भारक, अभारक तथा कनवेयरों के मददे प्रहस्तन उपकरणों की लागत लगभग रु. 325 करोड़ होती है। जिसमें चित्ति यार्ड प्रहस्तन उपकरणों के मददे रु. 83 करोड़ की राशि सम्मिलित है चित्ति यार्ड पर उपकरणों की लागत संपूर्ण प्रहस्तन उपकरणों का 25 % से भी अधिक है हमारे पत्र दिनांक 7 अप्रैल 2010, द्वारा कंडला पोर्ट ट्रस्ट से दस्तावेजी प्रमाणपत्र सहित मदद विस्तृत विवरण देते हुए यार्ड पर उपलब्ध कराए गए उपकरणों का अलग-अलग ब्यौरा प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया कि अपेक्षित जानकारी इकट्ठी की जा रही है और इसे यथासमय प्रस्तुत किया जाएगा। कृपया नोट करें कि अनुमोदित होनेवाले अद्यतन तटीय लागत के सभी तत्वों का प्राक्कलन करने के पश्चात तैयार की जानी है तथा मांगी गई विस्तृत जानकारी प्राप्त न होने तक पोर्ट के प्रस्ताव को अंतिम रूप नहीं दिया जा सकता।	रु. 83 करोड़ के विभिन्न प्रहस्तन उपकरणों की लागत का विश्लेषण नीचे प्रस्तुत है :- (क) दो रीक्लेमर्स रु. 25.12 करोड़ (ख) दो वेगन टिप्सर्स रु. 8 करोड़ (ग) दो स्टैकर्स रु. 36 करोड़ (घ) 3 क्रेन रु. 1.70 करोड़ (च) 4 पेलोडर्स रु. 1.36 क (छ) का उपकरण रु. 1.13 करोड़ (ज) स्विच गियर रु. 10.28 करोड़.
2	कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया कि जलयान भारकों तथा अभारकों पूंजीगत लागत के प्राक्कलन के आधार जमा किए जा रहे हैं तथा इसे यथाशीघ्र प्राधिकरण के समक्ष प्रस्तुत किया जाएगा। इस संबंध में कृपया उपररोक्त क्रम सं. 1 देखें	निर्माणकर्ताओं से बजट संबंधी प्रस्ताव प्राप्त करने के लिए पोर्ट द्वारा किए गए अथक प्रयासों के बावजूद कंडला पोर्ट ट्रस्ट को किसी प्रकार का विवरण प्राप्त नहीं हुआ।
3	कंडला पोर्ट ट्रस्ट से लागत प्रमाणित करनेवाले सुसंगत में सम्मिलित विभिन्न मदों	दर संबंधी विश्लेषण का विवरण प्रस्तुत किया गया है।

	<p>की दरों के मददे प्रमाणित करनेवाला सुसंगत दस्तावेज प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया है । कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने सिर्फ मदवार दरों का विश्लेषण प्रस्तुत किया है । जिस आधार पर ऐसा दर प्राक्कलन किया गया है उसका आधार प्रस्तुत नहीं किया गया है । कंडला पोर्ट ट्रस्ट से पुनः लागत प्राक्कलन में सम्मिलित विभिन्न मदों की दरों के तैयार करने पर विचार करने हेतु सुसंगत समर्थक दस्तावेज प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया है ।</p>	
4	<p>यह मानते हुए कि सुविधाग्राही द्वारा प्रति जलयान अतिरिक्त जलयान भारक/अभारक संस्थापित करते हुए नौभार प्रहस्तन क्षमता में वृद्धि कर सकते हैं, पोर्ट से अनुरोध किया गया था कि 15.0745 एम एम टी पी ए तक की अधिकतम टर्मिनल प्रहस्तन क्षमता का पुनः निरीक्षण किया जाए । कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने उठाए गए मुद्दे को संबोधित नहीं किया । इस संदर्भ में पोर्ट को बताया जाता है कि अब निर्धारित किए जानेवाली अद्यतन टैरिफ ऐसे सभी टर्मिनलों पर लागू होंगे जहां अगले पांच वर्षों के दौरान एक ही प्रकार के पण्यों के प्रहस्तन हेतु बोली लगाई गई है । अद्यतन टैरिफ का निर्धारण करते समय इस प्राधिकरण को अपनाई गए मार्गदर्शिकाओं द्वारा नियत मानदंडों पर आधारित पूंजी तथा प्राक्कलित परिचालन लागत को मान्यता देते हुए नियामक लागत पर आधारित अभिगम अपनाना होगा । चूंकि यह तथ्य संस्थापित नहीं किया गया है कि चार घाट संस्थिति पर एक एक भारक/अभारक से अधिक प्रतिस्थापन तकनीकी दृष्टि से साध्य नहीं है, अतः रियायात - करार के माध्यम से नियत किए जानेवाली न्यूनतम गारंटी शर्तें / निष्पादन - मानक के संबंध में कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा की गई अनुक्रिया ही केवल पोर्ट द्वारा आकलित अधिकतम क्षमता को स्वीकार करने हेतु कोई आधार नहीं हो सकता ।</p>	<p>खाड़ी में अवस्थित कंडला पोर्ट 13 मी. से अधिक डुबाव वाले जलयानों का प्रहस्तन करने में सक्षम नहीं है, अतः यह प्रस्ताव किया जाता है कि 15 मी डुबाव वाले जलयानों के प्रहस्तन हेतु टेकरा पर पोर्ट को विकसित किया जाए । घाट का अग्रभाग 15 मी डुबाव हेतु डिजाइन किया गया है । मिट्टी की स्थिति तथा भूकंप जॉन 5 को ध्यान में रखते हुए घाट की चौड़ाई 60 मी होनी अपेक्षित है । चूंकि घाट की 60 मी चौड़ाई उपलब्ध है, अतः पोर्ट ने जलयानों के प्रहस्तन हेतु घाट के पृष्ठभाग का भी उपयोग किए जाने का प्रस्ताव रखा है । घाट के नीचे के स्थिर/स्थायी ढलान को ध्यान में रखकर पृष्ठभाग को 14 मी डुबाव वाले जलयानों के प्रहस्तन हेतु तैयार किया गया है । तथापि, पृष्ठभाग के घाटों से उर्वरक, नमक, गेहूं आदि का ही प्रहस्तन किया जाना प्रस्तावित है तथा ये नौभार सामान्यतः हैडी/हैंडीमैक्स जलयानों में भेजे जाते हैं । अतः पृष्ठभाग के दो घाटों की क्षमता का प्राक्कलन 4 एम एम टी पी ए के रूप में किया गया है । तथा अग्रभाग के दो घाटों की वर्तमान नौभार संभाव्यता का प्राक्कलन 10 एम एम टी पी ए के रूप में किया गया है । जिसमें कुल टर्मिनल क्षमता 14 एम एम टी पी ए तक हो जाती है । यातायात में वृद्धि होने की स्थिति में बाद के चरण में अतिरिक्त उपकरण उपलब्ध कराकर इसकी क्षमता को बढ़ाया जाना उचित होगा । अतः यह प्रस्ताव किया जाता है कि यातायात के 14 एम एम टी पी ए से अधिक हो जाने पर कंडला पोर्ट ट्रस्ट दरों में संशोधन करने हेतु टैंप से संपर्क करें ।</p>



5	<p>पोर्ट को सलाह दी गई है कि विभिन्न पण्यों की रहने के समय विश्लेषण करने के बाद प्रति वर्ष 12 के अनुपात के टर्नभार पर पुनर्विचार करे। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने उत्तर दिया कि चूंकि वर्तमान समय में पोर्ट के पास सिर्फ शुष्क बल्क नौभार के प्रहस्तन के लिए समर्पित कोई टर्मिनल नहीं है, अतः विभिन्न प्रकार की पण्यों के लिए रहने के समय विश्लेषण के आधार पर टर्नओवर नहीं प्राप्त नहीं किया जा सकता। आगे कंडला पोर्ट ट्रस्ट से बताया कि टैंप मार्गदर्शिकाओं के अनुबंध -III के टेबल दो में एक वर्ष में 12 के टर्नओवर अनुपात पर विचार किया गया है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट को सूचित किया गया है कि सारणी-2 यहां कोयला टर्मिनल से संबंधित है जबकि विचाराधीन टर्मिनल कोयला सहित, विभिन्न प्रकार के शुष्क बल्क, नौभार की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए है। हमारे पत्र दिनांक 7 अप्रैल 2010 में यह बताया गया है कि यदि टर्नओवर अनुपात को 12 प्रतिवर्ष लिया गया हो तो आयात/निर्यात नौभारों से 15/20 दिनों का विलंब शुष्क प्राप्त होगा तथा खाली/मुक्त अवधि से अधिक भंडारण हेतु प्रति दिन टन रू.9.75 की प्रस्तावित दर पर सुविधाग्राही को अप्रत्याशित लाभ होगा। अतः कंडला पोर्ट ट्रस्ट से अनुरोध किया गया कि प्रस्तावित निर्मुक्त अवधि के हिसाब से 12 के यार्ड टर्नओवर पर विधिवत् विचार करते हुए प्रस्तावित भंडारण - आय के परिकलन की जांच करे। पोर्ट से यह भी अनुरोध किया गया कि भंडारण से राजस्व की मांग से संबंधित शेयर यूनिट भंडारण प्रभार को पुनः परिकलित करे। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दिनांक 25 जून, 2010 के अपने में इन मुद्दों पर कोई स्पष्टीकरण प्रस्तुत नहीं किया है। पोर्ट से अनुपालन हेतु अनुरोध किया जाता है।</p>	<p>प्रस्तावित शुष्क थोक टर्मिनल कोयला सहित सभी प्रकार के शुष्क बल्क नौभार के प्रहस्तन के लिए प्रारंभ किया गया है। तथापि, ऐसे शुष्क बल्क टर्मिनल हेतु दर-सूची बनाने से संबंधित टैंप का कोई विशिष्ट मार्गदर्शिका नहीं है। चूंकि कोयला एक शुष्क थोक नौभार है, अतः टैंप की मार्गदर्शिकाओं के अनुसार कोयला टर्मिनल हेतु टर्नओवर के अनुपात को ध्यान में रखा जाता है, विभिन्न पण्यों के रहने के समय विश्लेषण तैयार करने के लिए एक समर्पित शुष्क बल्क टर्मिनल से प्राप्त पूर्व अनुभव के आंकड़े आवश्यक होते हैं। यह पहला अवसर है जब कंडला पोर्ट 14 मी से 15 मी तक के डुबाव वाले जलयानों से सिर्फ शुष्क बल्क नौभार का प्रहस्तन करने हेतु एक परियोजना विकसित कर रहा है। अब यह समझा जाता है कि यार्ड से कार्गो की 60% निकासी निर्मुक्त अवधि के अंदर शेष बचे 40% नौभार निर्मुक्त अवधि से अधिक समय तक पड़ा रहेगा जिसका अधिकांश भाग खाली अवधि से 10 दिनों की अवधि के अंदर निकाल दिया जाएगा।</p>
6	<p>विशाखापत्तनम, पारादीप, तूतीकोरन तथा मुरगांव पर उपलब्ध कोयले के उच्चतर स्टेकिंग फैक्टर की ओर ध्यान दिलाते हुए कंडला पोर्ट से प्रहस्तन किए जानेवाले</p>	<p>स्टेकिंग यार्ड की वहन क्षमता उस पर संग्रह किए जा रहे नौभार की अपेक्षा यार्ड की अवस्थिति तथा मिट्टी की रूपरेखा तथा उसके विकास पर निर्भर होती है। स्टेकिंग यार्ड हेतु प्रस्तावित भूमि जो</p>

	<p>प्रत्येक प्रस्तावित नौभार हेतु स्टेकिंग फैक्टर का वास्तविक आकलन करने तथा यार्ड क्षमता संबंधी परिकलन की पुनः जांच करने का अनुरोध किया गया है। यह नोट किया जाता है कि कंडला पोर्ट ने यह बताते हुए कि स्टेकिंग यार्ड समुद्र तट के करीब होने के कारण ज्वार के दौरान दिन में दो बार डूब जाता है, यदि क्षमता का पुनर्आकलन करने का कोई प्रयास नहीं किया है। यह क्षमता में नहीं आता कि ऐसा एक क्षेत्र, जिसका दिन में दो बार समुद्र के पानी में डूबना निश्चित है, खाद तथा खादयान्न सहित सभी प्रकार के शुष्क बल्क नौभारों हेतु स्टेकिंग यार्ड के रूप में क्रियान्वित है।</p>	<p>समुद्रतट के करीब है, को समुद्र के पानी के उच्चतम स्तर से ऊपर तक बढ़ा दिया जाएगा ताकि सब समय सभी प्रकार के नौभारों को सुरक्षित रूप से संग्रह/जमा किया जा सके। मिट्टी की विशिष्ट स्थिति को ध्यान में रखकर उपलब्ध 80 हेक्टेयरस स्टेकयार्ड की 3 टी/एम 2 हेतु तैयार किया गया है। ऐसे सुधारों के पश्चात् यार्ड की वहन क्षमता में वृद्धि करने के आशय से उप-तल, तल तथा पपड़ी का निर्माण कर स्टेकिंग यार्ड को यथोचित जमीनी सुविधा कराई जाएगी। ध्यान में ली गई 3 टी/एम 2 की स्टेकिंग क्षमता टैंप के मार्गदर्शिकाओं की पुष्टि करता है। आई. आई. टी चेन्नई, परामर्शदाता, ने सूचित किया है कि एक ठोस/पर्याप्त निवेश के बिना स्टेकिंग क्षमता में वृद्धि संभव नहीं है तथा 3 टी एम 2 स्टेकिंग क्षमता सभी नौभारों, भार या नौभारों के विशिष्ट गुरुत्व को ध्यान में लिए बिना, के लिए है और स्टेकिंग क्षमता सिर्फ यार्ड की भार-वहन क्षमता ही है।</p>
7	<p>पोर्ट को सलाह दी गई के 10% की लागत-वृद्धि के पहलू आवृत्त नहीं होता पोर्ट से पुनः अनुरोध किया गया कि अद्यतन दर सूची हेतु मानदंडों का सख्ती से पालन करते हुए पूंजीगत लागत को वर्तमान दर के हिसाब से अद्यतन करे।</p>	<p>प्रस्तावित टर्मिनल को कार्यान्वयन की नियम अवधि लाभग्राही को दी गई छूट की तारीख से 24 माह होती है। मंत्रालय के दिशानिर्देशों के अनुसार (ओ एम सं.1 (3)/पी एफ -11/2001 दिनांक 18.02.02) वृद्धि की औसत दर को ध्यान में रखकर समापन - लागत का हिसाब लगाना चाहिए। फिर भी टैंप के दिशानिर्देशों के अनुसार विविध लागत में वृद्धि के पहलू आवृत्त नहीं होता।</p>
8	<p>यह दोहराया गया कि चूंकि बहुददेशीय घाट पर विभिन्न प्रकार के नौभारों का प्रहस्तन होता है, अतः आवश्यक है कि विशिष्ट प्रकार के नौभारों के लिए उनकी उत्पादकता के आधार पर अलग-अलग दरें उपलब्ध कराए जाएं।</p>	<p>प्रस्तावित टर्मिनल मुख्य रूप से खादयान्न, नमक, खाद, खाद का कच्चा माल तथा कोयले जैसे शुष्क बल्क नौभार का प्रहस्तन करेगा। टैंप की मार्गदर्शिकाओं के अनुसार इन सभी नौभारों के लिए नौभारों प्रहस्तन दरें एक समान होगी। अतः विभिन्न नौभारों के लिए अलग-अलग दरों की आवश्यकता नहीं है। साध्यता रिपोर्ट के अनुसार उपरोक्त नौभारों के अलावा इस टर्मिनल पर लौह अयस्क का भी प्रहस्तन किया जाना है।</p>
		<p>कंडला पोर्ट ट्रस्ट निकट भविष्य में किसी बहु ज्यादा राहत अयस्क संभालने की संभावना नहीं रखता है अतः अयस्क की संभलाई से संबंधित दर को ध्यान में नहीं लिया जाए।</p>

9. (क) दिनांक 16 जुलाई, 2010 को अधिकारी स्तर पर एक बैठक आयोजित की गई थी जिसमें कंडला पोर्ट ट्रस्ट से यह स्पष्ट करने को कहा गया था कि एल आकार की बर्थिंग संरचना क्यों व्यवहार्य नहीं है और तटीय भारकों और अभारकों की संख्या चार तक क्यों सीमित की गई है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दिनांक 21 जुलाई 2010 के पत्र द्वारा टी आकार की बर्थिंग संरचना की आवश्यकता से संबंधित आईआईटी, चेन्नै का राय अग्रेषित भी है। आईआईटी, चेन्नै ने कंडला पोर्ट ट्रस्ट को संबोधित दिनांक 21 जुलाई 2010 के पत्र में बताया था कि कंडला जैसे ज्वारीय पोर्ट के लिए दो अग्र बर्थ से युक्त टी आकार की जेटी अनिवार्य है जहां 10 मिलियन टन की संभलाई हो सकती है जबकि पिछले भाग में केवल 4 मिलीयन टन नौभार संभाला जा सकेगा। आईआईटी, चेन्नै द्वारा दिए गए तकनीकी सुझाव के अनुसार प्रथम चरण में एल आकार के जेटी का निर्माण तथा दूसरे चरण में उसका टी आकार की जेटी में रूपान्तरण करना महंगा पड़ेगा। एल आकार की जेटी व्यवहार्य नहीं है क्योंकि सभी ज्वार बड़े आकार के जहाजों को संभालने के लिए ऐसी जेटी के पिछले बर्थ का उपयोग नहीं किया जा सकता। आईआईटी चेन्नै की राय में टी आकार के सिवाय अन्य कोई भी आकार न केवल महंगा पड़ेगा बल्कि वह पर्यावरण के अनुकूल भी नहीं रहेगा।

(ख) दिनांक 21 जुलाई, 2010 के पत्र में इस प्रश्न का उत्तर नहीं मिला कि तटीय भारकों तथा अभारकों की संख्या चार तक क्यों सीमित की गई है। इस मामले में आपनी टिप्पणी प्रस्तुत करने हेतु पोर्ट को अनुस्मरण कराया गया है। इसके प्रत्युत्तर में कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दिनांक 5 अगस्त, 2010 के पत्र के अधीन आईआईटी चेन्नै की तत्संबंधी राय अग्रेषित की है। आईआईटी चेन्नै ने कंडला पोर्ट ट्रस्ट को दिनांक 4 अगस्त, 2010 के अपने पत्र में बताया है कि विषयगत कार्य संबंधी साध्यता रिपोर्ट के अनुसार यह परिकलित किया गया कि 14 एमएमटीपीए तक शुष्क थोक नौभार संभाला जाए। जबकि कोई यातायात संभाव्यता नहीं है ऐसे में मानकीय स्तर के अनुसार ही सख्ती से क्षमता निर्धारित किए जाने से प्रस्तावित निवेश अनाकर्षक हो जाएगा। आगे, यह सुविधा ग्राही से लिए जाने वाले एमजीटी को भी क्षमता से जोड़ा जाना है। पर्याप्त नौभार आधार के बिना क्षमता के परिकलित मानकीय स्तर से केवल एमजीटी स्तर को बढ़ावा मिलेगा और यदि नौभार आधार मूर्त नहीं होता है तो तत्संबंधी उपलब्धियां पुनः अवास्तविक हो जाएंगी। टैरिक प्रस्ताव में तटीय भारकों/अभारकों के संबंध में यानी गई संख्या चार पर्याप्त है और टर्मिनल में 14 एमएमटीपीए की प्रस्तावित परिकलित प्रहस्तन क्षमता के अनुरूप है। अतः फिलहाल टैरिक प्रस्ताव में केवल चार तटीय भारकों/अभारकों को ही रखा गया है। तथापि, जब यातायात 14 एमएमटीपीए से अधिक हो जाएगा तब उस परवर्ती चरण में अतिरिक्त उपकरणों की क्षमता बढ़ाना साध्य होगा और उस समय कंडला पोर्ट ट्रस्ट दरों के परिशोधन हेतु "टेम्प" के सम्मक्ष आएगा।

10. इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में इस मामले के परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां में उपलब्ध है। संबंधित पक्षकारों से प्राप्त टिप्पणियों के उद्धरण तथा तर्क सुसंगत पक्षकारों को पृथक रूप से भेजे जायेंगे। साथ ही ये ब्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।

11. मामले की प्रक्रिया के दौरान एकत्र की गई सूचना की संपूर्णता के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति प्रदर्शित होती है :-

- (i) यद्यपि कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने इस प्राधिकरण से कंडला पोर्ट में तूणा के निकट शुष्क थोक टर्मिनल हेतु अद्यतन टैरिफ नियत करने का अनुरोध किया है तथापि पोर्ट को यह स्पष्ट किया गया है कि महा पत्तन न्यासों के फरवरी, 2008 की पीपीपी परियोजना हेतु अद्यतन टैरिफ निर्धारित करने से संबंधित मार्गदर्शिकाओं के खंड 2.2 के अनुसार निर्धारित किया जाना वाला टैरिफ आवरण कैम्प केवल अब शुष्क थोक टर्मिनल पर लागू होगा बल्कि आगामी पांच वर्षों के दौरान कंडला पोर्ट के तत्समान नौभारों के लिए परवर्ती बोली लगाई गई सभी परियोजनाओं पर भी लागू होगी। वस्तुतः इस प्राधिकरण ने दिनांक 30 सितंबर, 2008 के अपने आदेश संख्या टैम्प/35/2008-केपीटी, में कंडला पोर्ट ट्रस्ट के पीपीपी मानक के अधीन विकसित किए जाने हेतु प्रस्तावित बहुदेशीय नौभार घाटों पर खाद्यान्न तथा उर्वरक, थर्मल कोयला, कोयला ( थर्मल कोल के सिवाय ) चूना पत्थर, खनिज, शक्कर, नमक तथा अन्य ब्रेक बल्क नौभार जैसे इस्पात और थैलाबंद नौभार और लकड़ी के लट्टों के प्रहस्तन हेतु अद्यतन टैरिफ अनुसूची को अनुमोदन प्रदान किया है। अब कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने तूणा स्थित प्रस्तावित टर्मिनल पर खाद्यान्न, नमक, उर्वरक संबंधी कच्चा माल और कोयले के प्रहस्तन की परिकल्पना की है जिसके लिए दिनांक 30 सितंबर, 2008 के आदेश द्वारा अद्यतन दरें पहले से ही उपलब्ध हैं। इस संबंध में कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने स्पष्ट किया है कि हरित चार बहुदेशीय नौभार घाट जिसके लिए 30 सितंबर, 2008 के आदेश के अधीन अद्यतन टैरिफ पहले से ही नियत है। कंडला पोर्ट में (अर्थात् विद्यमान कंडला पोर्ट प्रक्षेत्र) में स्थित होंगे जबकि तूणा के निकट बनाए जाने हेतु प्रस्तावित शुष्क थोक टर्मिनल मैदान परियोजना है क्योंकि वह कंडला की खाड़ी से बाहर स्थित होगा जो टेकरा के निकट कंडला की खाड़ी के पश्चिमी मुहाने से 17 कि.मी. है और फिलहाल किसी भी प्रकार की कोई मूलभूत अधिरचना में उपलब्ध नहीं है। कंडला पोर्ट के अन्दर विकसित किए जाने वाले बहुदेशीय नौभार घाटों को कंडला पोर्ट में विद्यमान वर्तमान रेल संयोजन का सीधा लाभ मिलेगा जबकि तूणा के शुष्क थोक टर्मिनल को पश्च प्रदेश से टर्मिनल तक पांच किलोमीटर लंबी लाईन और पश्च प्रदेश में एक किलोमीटर लंबी रेल पार्श्विका बनानी होगी। इसके अलावा कंडला पोर्ट ट्रस्ट के अनुसार, प्रस्तावित दोनों टर्मिनलों पर नौभार प्रहस्तन संबंधी पद्धतियों में अन्तर होगा क्योंकि कंडला प्रक्षेत्र के अंदर बहुदेशीय नौभार घाटों पर लगाए जाने वाले प्रस्तावित उपकरण ग्राह / हुक संलग्नक से युक्त लेवल लॉफिंग भरणाघाट क्रेन फॉर्कलिफ्ट ट्रक और पे लोडर होंगे जबकि तूणा स्थित शुष्क थोक टर्मिनल पर लगाए जाने हेतु प्रस्तावित उपकरण तटीय भारक, तटीय अभारक, कन्वेयर, रिक्लेमर वैगन टिप्लर, स्टैकर, क्रेन, पे-लोडर तथा डोजर होंगे। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि तूणा के निकट शुष्क थोक टर्मिनल एक हरित मैदानी परियोजना है और दोनों टर्मिनलों की प्रहस्तन संबंधी पद्धति में अन्तर है, यह प्राधिकरण तूणा स्थित प्रस्तावित शुष्क थोक टर्मिनल पर लागू करने हेतु पृथक अद्यतन दरों को अनुमोदन प्रदान करने से संबंधित कंडला पोर्ट ट्रस्ट के अनुरोध की स्वीकृति देने हेतु सहमत हुआ है।

(ii). पोर्ट ने थोक टर्मिनल में प्रारंभिक तौर शुष्क थोक नौभार उदाहरणार्थ, कोयला, लौह, अयस्क, उर्वरक, गेहूँ आदि को संभालने की परिकल्पना की है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने तत्पश्चात् दिनांक 14 जूलाई, 2010 के पत्र द्वारा सूचित किया कि यह टर्मिनल पर लौह अयस्क यातायात की आशा नहीं है। शुष्क थोक नौभार संबंधी प्रहस्तन दरें बहुदेशीय टर्मिनल की मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित की गई है। परन्तु पोर्ट ने कोयले के लिए मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित प्रहस्तन दरों पर विचारणा की है क्योंकि ये नौभार जलयान भारकों / अभारकों के मार्फत संभाले जाने वाले हैं। इस संबंध में यह भी ध्यातव्य है कि मार्गदर्शिकाओं में यांत्रिक रूप से संभाले जानेवाले पण्यों यथा उर्वरक, खाद्यान्न आदि के लिए कोई पृथक् मानक निर्धारित नहीं किया गया है। चूंकि प्रहस्तन पद्धति उस कोयले के टर्मिनल के लिए सदृश होगा जिसके लिए मार्गदर्शिकाओं में मानदंडों निर्धारित है अतः इस मामले में भी उसे अपना समुचित पाया गया है। यहां यह भी इंगित करना समीचीन होगा कि कोयले के टर्मिनल के संबंध में लागू किए जाने हेतु मानदंडों में से पोर्ट द्वारा कतिपय परिवर्तन किए गए हैं जो नीचे सूचीबद्ध हैं :

(क) कोयले के टर्मिनल संबंधी मार्गदर्शिकाओं के लिए टर्मिनल की अधिकतम क्षमता को दोनों क्षमताओं अर्थात् अधिकतम भित्ति घाट क्षमता तथा अधिकतम यार्ड क्षमता में से कमतर क्षमता पर आधारित किया जाना है। अधिकतम टर्मिनल क्षमता प्राप्त करने के लिए पोर्ट ने लगाए जाने वाले कन्वेयरों की क्षमता भी बनाई है, जिसे मार्गदर्शिकाओं में परिकलित नहीं किया गया है।

(ख) कोयले के टर्मिनल संबंधी मानदंडों में प्रतिघाट दो जलयान अभारक निर्धारित हैं। इसकी तुलना में पोर्ट ने तीन जलयान अभारक तथा एक जलयान भारक अर्थात् चार घाटों के लिए कुल 4 का ध्यान रखा है।

(ग) कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने विशिष्ट उत्पादकता स्तर के आधार पर विभिन्न नौभार मर्दों के लिए विशिष्ट प्रहस्तन दरें प्रस्तावित नहीं की हैं।

(घ) कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने वार्षिक अनुरक्षण निकर्षण व्यय के परिचालन लागत में ध्यान रखा है।

(iii) अधिकतम भित्ति घाट क्षमता :

(क) यद्यपि प्रस्तावित टर्मिनल पर विभिन्न प्रकार के शुष्क थोक नौभार संभाले जाएंगे तथापि पोर्ट ने भित्ति घाट क्षमता परिकलन संबंधी मार्गदर्शिकाओं में कोयले के लिए निर्धारित मानक प्रहस्तन दरों पर भी विचार किया है। क्योंकि ये सभी नौभार जलयान भारकों / अभारकों के मार्फत संभाले जाने वाले हैं। कंडला पोर्ट के अनुसार प्रस्तावित टर्मिनल पर नौभार का 60% पैनामेक्स जलयानों और 40% को हेंडीसाइज तथा हेंडीमेक्स जलयानों द्वारा संभाला जाएगा। कोयला प्रहस्तन टर्मिनल संबंधी मानकों के अनुसार दो जलयान भारक / अभारक उपलब्ध करार जाने हैं जो पैनामेक्स जलयानों से

40000 टन प्रति दिवस तथा हैंडीमैक्स जलयानों में 20000 टन प्रति दिवस (दोनों ही भारण के लिए) होंगे और पैनामैक्स जलयानों से 35000 टन प्रति दिवस तथा हैंडीमैक्स जलयानों से 15000 टन प्रति दिवस (दोनों ही भारण के लिए) का उत्पाद अपार्जित करेंगे। प्रस्तावित परिकल्पित संस्थापन में संपूर्णतया 15000 टन क्षमतायुक्त दो तटीय अभारक 10000 टन क्षमता युक्त एक अभारक तथा 1000 टन क्षमतायुक्त एक भारक होंगे। प्रति जलयान एक जलयान भारक / अभारक नियोजित किए जाने में इस संयोजन से कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा टर्मिनल प्रहस्तन क्षमता 15.0745 एमएमटीपीए तक पहुंच गई है जिसे अनुबन्ध - I में दर्शाया गया है।

- (ख) यहां यह सूचित करना महत्वपूर्ण होगा कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा भारकों / अभारक की संख्या में प्रस्तावित परिवर्तन से टर्मिनल की अधिकतम क्षमता पर भारी प्रभाव पड़ेगा। पूंजीगत व्यय का बहुत बड़ा हिस्सा सिविल कार्य से संबंधित है जिस पोर्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए प्राक्कलनों में प्रगहण किया गया है। अतः कुछ और प्रहस्तन उपकरण बढ़ाने से टर्मिनल की क्षमता में प्रचालक महत्वपूर्ण विकास कर सकता है जिससे प्रचालक को अनचाहा लाभ मिलेगा। प्राधिकरण द्वारा इस तथ्य पर बार-बार जोर दिया गया है और पोर्ट को सुझाव दिया गया कि वह उनके द्वारा निर्धारित उपकरण संस्थिति और टर्मिनल क्षमता का पुनः निरीक्षण करें।

कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया कि शुष्क थोक टर्मिनल अग्र भाग में 15 मीटर डुबाव वाले जलयानों को संभालेगा। चूंकि मिट्टी की स्थिति और भूकंप पैरामीटर के कारण 60 मीटर चौड़ा घाट अपेक्षित है अतः पोर्ट ने जलयानों को संभालने के लिए टर्मिनल के पश्च भाग के उपयोग का भी प्रस्ताव किया है। यह पश्च भाग 14 मीटर डुबाववाले जलयानों मुख्यतः उर्वरक, नमक, गेहूँ आदि वहन करने वाले हैंडीसाइज / हैंडीमैक्स जलयानों को संभालने हेतु डिजाइन किया गया है। दो अग्र घाटों की क्षमता 10 एमएमटीपीए प्राक्कलित की गई है। पोर्ट के अनुसार जब यातायात की क्षमता 10 एमएमटीपीए तथा दो पश्च घाटों की क्षमता 4 एमएमटीपीए प्राक्कलित की गई है जिससे टर्मिनल की कुल क्षमता 14 एमएमटीपीए है। पोर्ट के अनुसार जब यातायात की क्षमता बढ़ जाए तभी उस परवर्ती चरण में अतिरिक्त उपकरण उपलब्ध कराते हुए क्षमता बढ़ाना साध्य होगा। इसी कारणवश कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने यह प्रस्ताव रखा है कि जब यातायात 14 एमएमटीपीए से अधिक बढ़ जाएगा तब दरों की समीक्षा हेतु उसे प्राधिकरण के समक्ष प्रस्तुत किया जाएगा।

पोर्ट ने यह स्वीकार किया कि प्रचालक को यह स्वतंत्रता है कि वह अपनी पसंद से किसी भी प्रकार और क्षमता के प्रहस्तन उपकरण लगाए परन्तु उसने अधिकतम क्षमता परिकलन को जो आईआईटी, चेन्नै द्वारा बनाई गई साध्यता रिपोर्ट पर आधारित है, को संशोधित नहीं किया है। हमारे द्वारा पोर्ट को यह भी सुझाव दिया गया था कि प्रस्तावित टर्मिनल हेतु चार घाटों से संबंधित अपने प्रस्ताव का पुनः निरीक्षण करे। आईआईटी, चेन्नै द्वारा दिए गए तकनीकी सुझाव के आधार पर पोर्ट ने सूचित किया कि कंडला

जैसे ज्वारीय पोर्ट के लिए दस मिलियन टन संभालने हेतु दो अग्र भाग से युक्त टी आकार की जेटी अनिवार्य है। जेटी के पश्च भाग में केवल 4 मिलीयन टन नौभार संभाला जा सकेगा। आईआईटी, चेन्नै द्वारा दिए गए तकनीकी सुझाव के अनुसार प्रथम चरण में एल आकार के जेटी का निर्माण तथा दूसरे चरण में उसका टी आकार की जेटी में रूपान्तरण करना महंगा पड़ेगा। एल आकार की जेटी व्यवहार्य नहीं है क्योंकि सभी प्रकार के ज्वार में बड़े आकार के जहाजों को संभालने के लिए ऐसी जेटी की पिछली बर्थ का उपयोग नहीं किया जा सकता। आईआईटी चेन्नै की राय में टी आकार के सिवाय अन्य कोई भी आकार न केवल महंगा पड़ेगा बल्कि वह पर्यावरण के अनुकूल भी नहीं रहेगा।

आईआईटी, चेन्नै ने भी संपुष्टि की कि उनके द्वारा निर्धारित यातायात संभाव्यता लगभग 14 एमएमटीपीए होगी। जबकि कोई यातायात संभाव्यता नहीं है मानकीय स्तर के अनुसार सख्ती से

क्षमता निर्धारित किए जाने और उस स्तर की पूर्ति करने हेतु होने वाले पूंजीगत व्यय से प्रस्तावित निवेश ही अनाकर्षक हो जाएगा। आगे, यह भी कि सुविधा ग्राही से लिए जाने वाले एमजीटी को भी क्षमता से जोड़ा जाना है। पर्याप्त नौभार आधार के बिना क्षमता के परिकलित मानकीय स्तर से केवल एमजीटी स्तर को ही बढ़ावा मिलेगा। यदि नौभार आधार मूर्त नहीं होता है तो तत्संबंधी उपलब्धियां पुनः अवास्तविक हो जाएंगी। टैरिक प्रस्ताव में तटीय भारकों/अभारकों के संबंध में ध्यान में रखी गई संख्या चार पर्याप्त है और टर्मिनल में 14 एमएमटीपीए के प्रस्तावित परिकलित प्रहस्तन क्षमता के अनुरूप है। तथापि, जब यातायात 14 एमएमटीपीए से अधिक हो जाएगा तभी उस परवर्ती चरण में अतिरिक्त उपकरणों की व्यवस्था करते हुए क्षमता बढ़ाना साध्य होगा और उस समय कंडला पोर्ट ट्रस्ट दरों के परिशोधन हेतु "टैम्प" के समक्ष आएगा।

(iv) कन्वेयरों की अधिकतम क्षमता

शुष्क थोक टर्मिनल की अधिकतम क्षमता निर्धारित करते समय पोर्ट ने संस्थापित किए जानेवाले कन्वेयरों की प्रहस्तन क्षमता पर भी विचार किया है अग्र भाग में 2 प्रत्येक 1000 टन प्रति घंटे और जेटी शीर्ष के पश्च भाग में 2 प्रत्येक 750 टन प्रति घंटे 21.46 एमएमपीटी प्रति वर्ष, हालांकि अद्यतन टैरिफ नियत करते समय कन्वेयरों की क्षमता निर्धारण हेतु मार्गदर्शिकाओं में कोई मानदंड विहित नहीं किया गया है।

पोर्ट ने स्पष्ट किया है कि विभिन्न प्रकार के संभाले जाने वाले नौभारों के कारण कन्वेयर तंत्र की विद्यमान क्षमता  $2 \times 1000$  टीपीएच 10 एमएमटीपीए पर प्राक्कलित की गई है और  $2 \times 750$  टीपीएच 4 एमएमटीपीए पर प्राक्कलित की गई है। आईआईटी, चेन्नै के अनुसार अतिरिक्त पहुंच जेटी से युक्त एक नये कन्वेयर तंत्र के निर्माण द्वारा ही क्षमता बढ़ाई जा सकेगी।

(v) अधिकतम यार्ड क्षमता

- (क) 800000 वर्ग मीटर के पश्च क्षेत्र के 240000 वर्ग मीटर को सड़कों, रेल, सीमाशुल्क बाड़ों आदि के निर्माण के लिए उपलब्ध कराया गया है और 5,60,000 वर्ग मीटर क्षेत्र को नौभार के ढेर लगाने के लिए रखा गया है। यद्यपि यह टर्मिनल कोयले सहित विभिन्न प्रकार के शुष्क थोक नौभार की पूर्ति करने के लिए है। कोयला टर्मिनल, जहां एक वर्ष में 12 के औसत उत्पादन सहित प्रति वर्ग मीटर 3 टन नौभार का ढेर लगाया जा सकता है उसकी अधिकतम यार्ड क्षमता के परिकलन मानदंड पर ध्यान देते हुए पोर्ट ने अधिकतम चिति यार्ड क्षमता निश्चित की है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने चिति यार्ड की 14000000 टन की अधिकतम क्षमता निश्चित की है जो निम्नवत् है :-

560000 वर्ग फीट  $\times 70\% \times 12 \times 3 = 14112000$  टन जिसे 14000000 टन प्रतिवर्ष पूर्णांकित किया गया है।

- (ख) थर्मल कोयले से, संबंधित मार्गदर्शिकाओं में यार्ड क्षमता परिकलन के लिए 3 टन प्रति वर्गमीटर चिति घटक अपनाना विहित किया गया है। यहां तक कि कोयले के मामले में विशाखपट्टणम, पारादीप, तुत्तुकूडि और मुरगांव जैसे पत्तनों में उनके अद्यतन टैरिफ का प्रस्ताव रखते समय ध्यान में रखे गए घटकों के मुकाबले काफी ज्यादा चिति घटक प्राप्त किया है। चूंकि विभिन्न पण्यों से संबंधित चिति घटकों में भिन्नता होती है अतः कंडला पोर्ट ट्रस्ट को सुझाव दिया गया कि वह संभाले जाने हेतु प्रस्तावित प्रत्येक नौभारों से संबंधित चिति घटकों को वास्तविक रूप से पुनः निर्धारित करे और यार्ड क्षमता संबंधी परिकलन का पुनः निरीक्षण करे। इसके प्रत्युत्तर में कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने मिट्टी की स्थिति इंगित करते हुए सूचित किया कि केवल 3 टी/एम<sup>2</sup> के भारणघटक से युक्त यार्ड की डिजइन की जा सकती है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने आईआईटी चेन्नै के विश्लेषण के आधार पर बताया कि पर्याप्त अतिरिक्त निवेश के बिना चिति क्षमता बढ़ाना संभव नहीं होगा और 3टी/एम<sup>2</sup> की यह चिति क्षमता नौभार के प्रकार पर ध्यान दिए बिना सभी प्रकार के नौभारों के लिए है।

(vi) टर्मिनल की अधिकतम क्षमता

कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा टर्मिनल की अधिकतम क्षमता 14000000 टन प्रतिवर्ष प्राक्कलित की गई है जो अधिकतम भित्ति घाट क्षमता (15074500 टन) और अधिकतम चिति यार्ड क्षमता (14112000 टन जिसे 14000000 टन तक पूर्णांकित किया गया) का निम्नतर मूल्य है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए कारण से जो उपरोक्त उप पैराग्राफ (iii) से (v) में यथा वर्णित है, यह प्राधिकरण अद्यतन टैरिफ आवरण निर्धारित करने के प्रयोजनार्थ टर्मिनल हेतु 14112000 टन क्षमता इस विनिर्दिष्ट शर्त के साथ मंजूर करता है कि वस्तुतः संभाला गया यातायात, इसकी प्रयुक्ति में ध्यान



में रखी गई अधिकतम क्षमता से अधिक हो जाने पर अनुमोदित टैरिफ आवरण पुनरीक्षण के अधीन रहेगा। पोर्ट ने उस समय टैरिफ के पुनरीक्षण हेतु प्रस्ताव दर्ज करने का वचन दिया है। पोर्ट को सुझाव दिया गया है कि जारी किए जानेवाले आरपीएफ दस्तावेजों तथा सफल बोलीकर्ता के साथ हस्ताक्षरित होनेवाले बीओटी करार में इस आशय का एक समुचित खंड जोड़ा जाए।

(vii) पूँजीगत लागत

कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दिनांक 7 अक्टूबर 2009 के अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में रु. 882.23 करोड़ की पूँजीगत लागत प्राक्कलित की थी जिसमें रु. 679.93 करोड़ नौभार प्रहस्तन क्रियाकलाप (अर्थात् उपकरण लागत के रूप में रु. 338.81 करोड़ सहित सिविल संरचनाओं के मदे रु. 341.12 करोड़) और घाट निर्माण के लिए रु. 202.30 करोड़ का समावेश है। तत्पश्चात् पोर्ट ने निर्माण लागत को रु. 899.97 करोड़ के रूप में परिशोधित किया जिसका ब्यौरा नीचे दिया गया है :-

	रूपये करोड़ में
1. <u>सिविल संरचना</u>	314.66
(घाट पहुंच मार्ग, भंडारण यार्ड, सड़के, रेल-पटरियाँ, भवन, जलापूर्ति, मल-जल निकासी, सीमाशुल्क चार दिवारी, अग्निशमन व्यवस्था, पर्यावरणीय उपाय तथा 10% की लागत वृद्धि का समावेश है)	
2. <u>उपकरण लागत</u>	402.33
(तटीय भारक, अभारक, कन्वेयर, घिसि यार्ड के उपकरण, उर्जा तथा बिजली, संचार तथा 10% लागत वृद्धि का समावेश है)	
3. <u>घाट निर्माण लागत</u>	182.98
(10% लागत वृद्धि सहित)	
<b>कुल</b>	<b>899.97</b>

पोर्ट ने आवश्यक दस्तावेजी आधार पर पूँजीगत प्राक्कलन को प्रमाणित नहीं किया है। पोर्ट ने सूचित किया कि प्रबल प्रयासों के बावजूद उन्हें विनिर्माताओं से बजटी कोटेशन प्राप्त नहीं हुए हैं। पोर्ट द्वारा दिए गए उस संपुष्टीकरण के आधार पर कि पूँजीगत प्राक्कलनों में प्रचलित बाजार दरें परिकलित होती हैं, नीचे चर्चा किए गए आशोधन के अधीन इन प्राक्कलनों पर विश्वास रखा गया है :

- (क) पोर्ट ने पूँजीगत प्राक्कलनों में 10% की लागत वृद्धि के तत्त्व का ध्यान रखा है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने निर्माण अवधि के दौरान लागत में संभाव्य वृद्धि होने के आधार पर अपने प्राक्कलनों को न्यायोचित ठहराने का सहारा लिया है और एक सरकारी अनुदेश उद्धृत किया है जिसमें मुद्रास्फिती की औसत दर को विधिवत् ध्यान में रखते हुए समाप्ति लागत परिकलित करना अपेक्षित है। पोर्ट द्वारा उद्धृत सरकारी अनुदेश 2002 में जारी किया गया

था जबकि सरकार द्वारा जारी अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिकाएँ 2008 से संबंधित है। चूंकि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किए जानेवाले टैरिफ आवरण दिनांक 26 फरवरी, 2008 की टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खंड 2.8 के अनुसार मुद्रास्फिती में सूचीबद्ध किये जाएंगे, भावी संभाव्य लागत वृद्धि 10% प्रावधान को ध्यान में लिए बिना पोर्ट द्वारा टर्मिनल की रु. .899.97 करोड़ (नौभार प्रहस्तन क्रियाकलाप रु. 651.81 करोड़ तथा घाट निर्माण के लिए रु. 166.35) की पूंजीगत लागत को गिना गया है।

- (ख) पूंजीगत प्राक्कलन में पश्च क्षेत्र में 5 किलोमीटर रेलवे लाइन बिछवाने के मद्दे रु. 911 लाख तथा 1 किलोमीटर पार्श्विका बनाने के मद्दे रु. 660.50 लाख समाविष्ट है। यह स्पष्ट नहीं है कि शुष्क थोक टर्मिनल पर संभाले जानेवाले सभी पण्यों के लिए रेलवे सुविधा का इस्तेमाल होगा या नहीं। कंडला पोर्ट ट्रस्ट की यह राय है कि नौभार प्रहस्तन प्रभार, घाट भाड़ा प्रभार, भंडारण प्रभार और विविध प्रभारों का उद्ग्रहण सुविधाग्राही करेगा जिनका चित्ति यार्ड की तरफ / से होने वाले नौभार के परिवहन के प्रकार से कोई संबंध नहीं है अतः रेलवे से लिए जाने वाले और रेल की तरफ ले जाने वाले नौभारों के लिए पृथक् दर विहित करना आवश्यक नहीं है। यद्यपि वैगन टिपलिंग तंत्र के लागत की व्यवस्था की गई है तथापि। इन अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिकाओं में रेलवे अवरचना संबंधी पूंजीगत लागत की मंजूरी स्पष्ट रूप से परिकलित नहीं की गई है। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि रेल अवरचना संबंधी प्राक्कलित व्यय कुल पूंजीगत लागत का लगभग 2% है और उस हरित मैदानी स्थल में जहां अभी तक पूर्णतया खाली करवाने से संबंधित सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं वहाँ प्रस्तावित सुविधा विकसित की जानी है। प्रस्तावित व्यय को पूंजीगत प्राक्कलन के भाग रूप में लिया जाना है।

(viii) प्रचालन लागत

(क) कंडला पोर्ट ट्रस्ट निम्नवत् प्रचालन लागत परिकलित की है :-

- (i) कोयला प्रहस्तन टर्मिनल हेतु विहित खपत मानदंडों को अपनाते हुए अर्थात् 1.4 यूनिट प्रति टन और उर्जा संबंधी यूनिट दर रु. 7/- प्राक्कलित है।
- (ii) सिविल निर्माण की मरम्मत और अनुरक्षण पूंजीगत लागत का 1%।
- (iii) उपकरणों की मरम्मत तथा अनुरक्षण पूंजीगत लागत का 7%
- (iv) बीमा पर व्यय पूंजीगत लागत का 1%.

- (v) जीवनावधि को 30 वर्ष के रूप में लेते हुए सिविल अवसंरचना संबंधी मूल्यहास उपबंधित किया गया है ।
- (vi) यह मानते हुए कि टर्मिनल चौबीसों घंटे कार्य रहेगा, उपकरणों से संबंधित मूल्यहास 10.34% प्रति वर्ष उपबंधित किया गया है ।
- (vii) कंडला पोर्ट ट्रस्ट के प्रचलित एसओआर के अनुसार भूमि क्षेत्र का अनुज्ञप्ति शुल्क रु. 10.50 प्रति वर्ग मीटर प्रतिमाह ।
- (viii) सकल स्थायी परिसंपत्ति मूल्य के 5% पर अन्य व्यय ।
- (ix) जेटी और पहुंच सरणी के संपाश्व में अनुरक्षण निकर्षण व्यय रु. 265 प्रति घन मीटर है

जो केन्द्र सरकार द्वारा लिए गए उस निर्णय पर आधारित है कि अनुरक्षण निकर्षण सुविधाग्राही द्वारा किया जाएगा ।

- (ख) नौभार प्रहस्तन तथा घाट पर लगाने हेतु सुसंगत परिचालन लागत परिकलित करते समय पोर्ट ने पहुंच सरणी में अनुरक्षण निकर्षण के मद्दे क्रमशः रु. 265 लाख तथा रु. 2120 लाख प्रतिवर्ष समाविष्ट किये हैं । पोर्ट द्वारा दिए गए वर्तमान अनुरक्षण निकर्षण निविदा के आधार पर प्राक्कलित अनुरक्षण निकर्षण लागत रु. 265 प्रति घन मीटर तक पहुंची है । कंडला पोर्ट ट्रस्ट से अनुरोध किया गया है कि वह यह स्पष्ट करे कि सुविधाग्राही उस परिसंपत्ति से संबंधित अनुरक्षण व्यय को क्यों वहन करेगा जो उसने नहीं बनाई है । पोर्ट ने सूचित किया है कि विषयगत कार्य संबंधी पीपीपीएस अनुमोदन देते समय केन्द्र सरकार द्वारा यह निर्णय लिया गया था कि सुविधा की संपूर्ण अवधि के दौरान जेटी तथा पहुंच सरणी के संपाश्व में अनुरक्षण निकर्षण कार्य सुविधाग्राही द्वारा किया जाना है । यह ध्यातव्य है कि नौभार प्रहस्तन प्रभार विनिश्चित करते निकर्षण पर किसी भी प्रकार का व्यय चाहे वह पूंजीगत हो या राजस्व हो, ध्यान में रखा जाएगा क्योंकि निकर्षण व्यय एक ऐसा व्यय है जिसका संबंध जलयानों से है । इन बताई परिस्थितियों नीचे बताए गए पैराग्राफ (xiii) (क) में वर्णित कारणवश अद्यतन घाट भाड़ा प्रभार पाने के दौरान अनुरक्षण निकर्षण की वार्षिक लागत को प्रचालन लागत के एक भाग रूप में माना गया है न कि पोर्ट द्वारा यथाप्रस्तावित नौभार प्रहस्तन प्रभार पाने के लिए माना गया है ।
- (ग) कंडला पोर्ट ट्रस्ट के विद्यमान एसओआर (180 दिनों से अधिक समय तक अधिभोग के संबंध में रु. 105 प्रति वर्ग मीटर) में विहित सामान्य नौभार संबंधी भंडारण प्रभार की दर के आधार पर कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा 902600 वर्ग मीटर भूमि क्षेत्र संबंधी अनुज्ञप्ति शुल्क रु. 10.50 प्रति वर्ग मीटर प्रतिमाह प्राक्कलित किया गया है । मार्गदर्शिकाओं में यह अपेक्षित है कि भूमि संबंधी अनुज्ञप्ति शुल्क पत्तन न्यासों के दरों के मान के अनुसार

परिकलित किया जाए। यह बताना अनावश्यक है कि सुसंगत भूमि के लिए यथा अनुज्ञेय दरों का ध्यान रखा जाए। पोर्ट का वर्तमान प्रस्ताव तूणा के निकट टेकरा के पास शुष्क थोक टर्मिनल जो कंडला की खाड़ी के पश्चिमी मुहाने पर 17 किलो मीटर का होगा, उस पर लागू होने वाले अद्यतन टैरिफ नियत करने से संबंधित है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट की वर्तमान दरों के मान में अध्याय V के अधीन तूणा के लिए पृथक दरें विहित की गई हैं। अनुसूची V के क्रमांक (i) खुले स्थल के लिए रु. 7.50 प्रति 10 वर्ग मीटर प्रतिमाह विनिर्दिष्ट करता है। कंडला भूमि के लिए निर्धारित अनुज्ञप्ति शुल्क अपनाते हुए कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्राक्कलित अनुज्ञप्ति शुल्क परिकलित किया गया है जिसे तूणा के दरों के मान में विहित विनिर्दिष्ट दर के संदर्भ में तदनुसार आशोधित किया जाता है।

- (ix). **अनुबंध -**। में संलग्न विवरण में कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा यथा प्रस्तुत तथा इस विश्लेषण में ध्यान में रखे गए शुष्क थोक टर्मिनल से संबंधित अद्यतन टैरिफ का परिकलन दिया गया है। इस विवरण से पता चलता है कि रु. 65181 लाख के पूंजीगत आधार पर 16% पर रु. 10429 लाख के पूंजी पर नियोजित प्रतिलाम की व्यवस्था करने और रु. 12945 लाख की प्रचालन लागत लेने के पश्चात् नौभार प्रहस्तन प्रचालन के लिए वार्षिक राजस्व मांग रु. 23374 लाख है। यद्यपि, भारकों/अभारकों के नियोजन को ध्यान में रखते हुए क्षमता के परिकलन हेतु कोयला टर्मिनल प्रचालन मानक लागू होने वाले प्रचालन मानक का ध्यान रखा जाता है, तथापि पोर्ट ने बहुदेशीय घाटों के लिए विहित राजस्व संविभाजन सूत्र को अंगीकृत किया है और तदनुसार 90.5:5 के अनुपात में नौभार प्रहस्तन, भंडारण तथा विविध प्रभारों में वार्षिक राजस्व संबंधी मांग को संभाजित किया है। रु. 21036.60 लाख (उपरोक्त रु. 23374 लाख का 90%) की राजस्व संबंधी मांग की पूर्ति करने के लिए विदेशी नौभार हेतु रु. 155.27 परिकलित किया गया है और तत्समान रियायती तटीय दर प्रति टन रु. 93.16 परिकलित की गई है।
- (x). पोर्ट ने संभाले जाने वाले सभी प्रकार के नौभारों के लिए मिश्रित टैरिफ आवरण प्रति टन के रूप में एकल दर प्रस्तावित की है। पोर्ट का तर्क यह है कि बहुदेशीय घाट के लिए निर्धारित प्रहस्तन मानक और विभिन्न प्रकार के शुष्क नौभार को साथ सम्मिलित करते हैं और ऐसे नौभारों के लिए समान उत्पादन मानक निर्धारित करते हैं। इस मामले में भी सभी शुष्क थोक नौभार के लिए वही उत्पादन मानक अपनाया गया है, अतः वह उच्चतम क्षमतायुक्त भारकों/अभारकों के प्रस्तावित नियोजन के कारण उच्चतर स्तर पर हैं। चूंकि विभिन्न पण्यों के लिए उत्पादन दरें वही रहेगी अतः प्रहस्तन प्रभारों में भिन्नता की आवश्यकता नहीं है। तदनुसार टेकरा के निकट शुष्क थोक टर्मिनल में संभाले जाने वाले पण्यों अर्थात् खाद्यान्न, नमक, उर्वरक, उर्वरक संबंधी कच्चा माल और कोयले से संबंधित सामान्य प्रहस्तन दर को अनुमोदित किया गया है।
- (xi). बहुदेशीय घाट संबंधी मानकों के अनुसार आयात नौभार के लिए 5 दिन तथा निर्यात नौभार के लिए 15 दिनों की अनुज्ञेय निर्मुक्त अवधि के बाद पारवहन क्षेत्र में नौभारों के भंडारण लिए भंडारण प्रभार वसूली योग्य है। भंडारण प्रभार के मद्दे

रु.1168.70 लाख ( रु.23374 लाख का 5%) की राजस्व संबंधी मांग को उन नौभारों से पूरा किया जाना है जो नौभार आयात नौभार के 5 दिन तथा निर्यात नौभार के 15 दिनों की अनुज्ञेय निर्मुक्त अवधि के बाद पड़े रहते हैं, पोर्ट ने प्रारंभ में अनुज्ञेय निर्मुक्त अवधि के पश्चात् पारवहन क्षेत्र में पड़े रहने वाले नौभार के लिए प्रथम 30 दिनों के लिए रु. 9.75 प्रति टन प्रति दिवस अथवा उसके एक भाग की दर पर भंडारण प्रभाग सहित परवर्ती स्लैब हेतु वर्धित दरों का प्रस्ताव किया है। चूंकि यह पाया गया कि पोर्ट द्वारा प्रस्तावित विलंब शुल्क राजस्व मांग से काफी बढ़ जाता है, अतः कंडला पोर्ट ट्रस्ट को द्वि- समय विश्लेषण करवाने का सुझाव दिया गया। हालांकि पोर्ट ने ऐसे निष्पादन कार्य करवाने में असमर्थता दर्शायी तथापि उसने दिनांक 14 जुलाई 2010 के पत्र द्वारा एक परिशोधित परिकलन प्रस्तुत किया है, जो इस अनुमान पर आधारित है कि 60% नौभार निर्मुक्त अवधि के अन्दर हटा लिए जायेंगे और शेष 40 % निर्मुक्त अवधि के बाद रहेंगे जिनमें से अधिकांश का निर्मुक्त अवधि के बाद दस दिनों के अन्दर निपटान कर दिया जाएगा। परिशोधित परिकलन के अनुसार टर्मिनल में संभालने हेतु प्रस्तावित 14112000 टन नौभार में से केवल 5644800 टन ( 14712000 टन का 40% ) विलंब प्रभारों के संदाय के अधीन रहेगा, यदि इन 5644800 टन नौभार से रु. 20.70 प्रति टन का औसत राजस्व प्राप्त होता है तो रु. 1168.00 संबंधी राजस्व मांग की पूर्ति हो सकती है। यह मान लिया जाए कि शेष नौभार औसतन 10 दिनों के लिए पारवहन क्षेत्र में रहता है तो निर्मुक्त अवधि के बाद प्रथम 10 दिनों के लिए पारवहन क्षेत्र में पड़े रहने वाले नौभारों पर रु. 2.07 प्रति टन प्रति दिवस भंडारण प्रभार उद्ग्रहीत करते हुए राजस्व संबंधी मांग की पूर्ति की जा सकती है। कुछ नौभार दस दिनों की उक्त अवधि के बाद भी अधिक समय तक रह सकते हैं। ऐसे अधिक समय रहने के निवारक के रूप में उच्चतर दरों पर विलंब शुल्क प्रभार विहित करना आवश्यक है। अतः यह प्राधिकरण निर्मुक्त अवधि के पश्चात् पारवहन यार्ड में बचे रहने वाले नौभारों के संबंध में 11 से 20 दिनों, 21 से 30 दिनों के बीच तथा 31 दिनों के बाद भंडारण हेतु क्रमशः रु. 2.07/-, रु. 4.14/- और रु.6.21/- प्रति टन उद्ग्रहण अनुमोदित करता है।

- (xii). विभिन्न प्रभारों के मद्दे राजस्व मांग भी रु.1168.70 लाख (रु. 23374 लाख का 5%) परिकलित की गयी है। नौभार प्रहस्तन तथा भंडारण प्रभारों के अधीन जो व्यय समाविष्ट नहीं है उनकी पूर्ति करने के लिए यह प्राधिकरण विभिन्न प्रभारों के रूप में रु. 8.28 प्रति टन का टैरिफ आवरण हेतु अनुमोदन प्रदान किया है।
- (xiii). (क) घाट के संपार्श्व में पूंजीगत निकर्षण संबंधी प्राक्कलित लागत रु.187.82 करोड़ और पहुंच सरणी पर रु. 30.33 करोड़ तक है। इस परियोजना में कुल रु. 218.15 करोड़ का पूंजीगत निकर्षण पोर्ट द्वारा किया जाना है। जैसाकि पहले बताया जा चुका है, केन्द्र सरकार ने निर्णय प्रतिवेदित किया कि घाट और पहुंच सरणी के संपार्श्ववर्ती अनुरक्षण निकर्षण सुविधाग्राही द्वारा किया जाना है। मानक के अनुसार घाट भाड़ा परिकलित करते समय घाट के निर्माण की लागत तथा पूंजीगत निकर्षण की लागत के 1% पर परिचालन लागत का ध्यान रखा जाना है। तदनुसार अनुरक्षण निकर्षण की मानकीय लागत रु.2.18 करोड़ (रु.218.15 करोड़ का 1%)

परिकलित हुई है जबकि कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने रु.23.85 करोड़ पर अनुरक्षण लागत प्राक्कलित की थी। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दिनांक 15 जूलाई 2010 के उसके पत्र द्वारा स्पष्ट किया था कि चूंकि यह टर्मिनल खुले समुद्र में बनाया जाना है, अतः आईआईटी, मद्रास तथा सीडब्ल्यू पीआरएस, खडकवासला दोनों ने ही प्राक्कलित किया कि अनुरक्षण के मद्दे 9 लाख घन मीटर प्रतिवर्ष निकर्षण किया जाना है। पोर्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए तकनीकी औचित्य को देखते हुए घाट भाड़ा प्रभार नियत करने हेतु सुसंग परिचालन व्यय के अधीन अनुरक्षण निकर्षण के मद्दे रु.23.88 करोड़ ध्यान में रखा गया है।

(ख) मार्गदर्शिकाओं की यह अपेक्षा है कि घाट की लागत के 1% पर घाट सेवा संबंधी परिचालन लागत प्राक्कलित की जाए। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने अपने परिशोधित प्रस्ताव में अनुरक्षण तथा निकर्षण के मद्दे 1% के निर्धारित मानक के अलावा घाट सेवा संबंधी वार्षिक राजस्व मांग प्राक्कलित करते समय घाट के निर्माण से संबंधित कुल पूंजीगत मूल्य पर बीमा हेतु 1% की दर तथा मूल्यहास हेतु 3.34% की दर ध्यान में रखी है।

यद्यपि, मार्गदर्शिकाओं ने घाट की लागत के 1% पर परिचालन लागत सीमित की है, तथापि परिसंपत्ति के लिए पर्याप्त बीमा आवरण अपेक्षित है और इस इस तथ्य को भी झुठलाया नहीं जा सकता कि टूट-फूट के कारण परिसंपत्ति के मूल्य में हास होगा। विविध पत्तनों पर कोयला, लौह अयस्क तथा बहुदेशीय नौभार घाट टर्मिनल संबंधी अद्यतन घाट भाड़ा नियत करते समय प्राधिकरण को इस स्थिति का पता चला और घाट सेवा से वार्षिक राजस्व संबंधी मांग निर्धारित करने हेतु बीमा तथा मूल्यहास की लागत को भी ध्यान में रखा गया।

उपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्दे नजर रखते इस मामले में भी घाट भाड़ा सेवा से राजस्व मांग के निर्धारण हेतु परिचालन लागत प्राक्कलित करते समय पूंजीगत लागत के 1% पर बीमा लागत और 3.34% की दर से मूल्यहास के तत्व को भी ध्यान में रखा जाए।

(ग) घाट की पूंजीगत लागत रु.16635 लाख प्राक्कलित है। पूंजीगत लागत के (i) मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत, (ii) बीमा तथा (iii) मूल्यहास को क्रमशः 1%, 1% तथा 3.34% और वार्षिक अनुरक्षण निकर्षण रु. 2385 लाख, को ध्यान में रखते हुए घाट की परिचालन लागत रु.3273 लाख परिकलित हुई है। रु.16635 लाख की पूंजीगत लागत पर 16% पर रु. 2662 लाख के आरओसीई उपलब्ध कराते हुए तथा रु. 3273 लाख की परिचालन लागत लेते हुए घाट प्रचालन संबंधी राजस्व मांग रु. 5935 लाख परिकलित की गई।

(xiv) दिनांक 31 मार्च, 2005 के राजपत्र में अधिसूचित टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खंड 4.3 तथा 6.1.2 के अनुसार तटीयनौभारों (थर्मल कोयले तथा पीओ एल के अलावा कूड

तेल, लौह अयस्क, लौह अयस्क पैलेट्स समाविष्ट हैं ) और तटीय जलयान हेतु रियायती टैरिफ विहित किया जाना है जो सामान्य नौभार/जलयान से संबंधित प्रभारों के 60% से अधिक न हो । कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने प्रारंभ में किसी भी तटीय दरों का प्रस्ताव नहीं किया । चूंकि टर्मिनल विदेशी तथा तटीय दोनों ही जलयानों को संभालेगा अतः नौभारों तथा जलयानों से संबंधित प्रभारों, दोनों के लिए, रियायती तटीय दरें उपलब्ध कराना आवश्यक है ।

- (xv). (क) सामान्यतः विदेशगामी जलयानों के जलयान संबंधी प्रभारों को सुसंगत टैरिफ आदेश की अधिसूचना के समय प्रचलित पुनः डॉलर विनियम दर लागू करते हुए डॉलर पद के रुपये के मूल्य परिवर्तन द्वारा यू.एस. डॉलर पद के मूल्य वर्ग में रखा जाता है । किन्तु इस प्राधिकरण का भूतकाल में अद्यतन घाट भाड़ा दरों को अन्तिम रूप देते समय किन्तु यह दृष्टिगत हुआ कि यह अभिगम उन अद्यतन टैरिफ मामले में उचित नहीं होगा जिनकी वैधता 30 वर्षों की होगी । तब यह निर्णय लिया गया कि विदेशी मुद्रा पर डब्ल्यूपीआई आधारित मुद्रास्फिति लागू करना सही नहीं होगा क्योंकि अगले, 30 तक विदेशी विनिमय अन्तर की भविष्यवाणी नहीं की जा सकती और किसी असामान्य अंतर के मामले में उपयोक्ता अथवा प्रचालक, दोनों में से किसी एक को, जो इस बात पर निर्भर है कि मूल्यवृद्धि किसकी तरफ हुई है, यह भार वहन करना होगा । अतः तूणा के शुष्क थोक टर्मिनल से संबंधित अद्यतन घाट भाड़ा प्रभार केवल रुपये पद के मूल्य में रखा गया है ।

- (ख) पोर्ट ने दिनांक 15 जूलाई, 2010 के अपने पत्र में सूचित किया है कि कार्यरत चार जलयानों के कारण टर्मिनल का जलयान दिवस उत्पादन 55000 टन होगा । कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने प्राक्कलन किया कि टर्मिनल पर आनेवाले जलयानों का 10% तटीय प्रवर्ग के अन्तर्गत होगा । शुष्क थोक टर्मिनल के अद्यतन घाट भाड़ा का परिकलन अनुबन्ध-II पर संलग्न है, जिसके अनुसार रु. 5935 लाख प्रतिवर्ष की राजस्व मांग की पूर्ति करने के लिए विदेशगामी जलयान की रु.0.49 प्रति जीआरटी से प्रति घंटे की दर और तत्समान रियायती तटीय दर रु.0.29 प्रति जीआरटी प्रति घंटे होगी ।

11.1. मार्गदर्शिकाओं के खंड 2.8 के अनुसार टैरिफ आवरण को मुद्रास्फिती में सूचीबद्ध किया जाएगा परन्तु वह केवल 1 जनवरी, 2010 तथा सुसंगत वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यू पीआई) में अन्तर की 60% की सीमा तक ही रहेगा । टैरिफ आवरणों का ऐसा स्वतः समायोजन प्रति वर्ष किया जाएगा और सुसंगत वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च में समायोजित टैरिफ आवरण लागू होंगे ।

11.2. दरों के मान की ऐसी अधिसूचना जिसमें महा पत्तन न्यास अधिनियम मार्गदर्शिकाओं खंड 2.9.1. तथा 2.9.2. में जैसा विनिर्दिष्ट है, वाणिज्यिक प्रचालन प्रारंभ करने से पूर्व निजी प्रचालक इस प्राधिकरण के समक्ष 1963 की धारा 48 में यथापेक्षित अनुमोदित उच्चतम दर तथा शर्तों के विवरण निहित हों, के लिए उपस्थित होगा ।

11.3. मार्गदर्शिकाओं के खंड 3.8.5 के अनुसार ऐसा कोई प्रश्न 56 खड़ा होता है जिसमें यदि दरों के मान और सोपाधिकता के विवरण संबंधी स्पष्टीकरण अथवा निर्वचन अपेक्षित हो तो मामला प्राधिकरण को संदर्भित किया जाएगा और उस संबंध में उसका निर्णय ही प्रचालकों को के लिए बाध्यकारी होगा।

11.4. बोली दस्तावेजों में परियोजना संबंधी निष्पादन मानक स्पष्ट रूप से दर्शाए जाएं। निजी प्रचालकों से अपेक्षित है कि वे कम से कम बोली दस्तावेजों/रियायती करार में दर्शाए गए निष्पादन मानकों के अनुसार निष्पादन करें।

11.5. निजी प्रचालकों का वास्तविक निष्पादन की मानटरिंग इस प्राधिकरण द्वारा की जाएगी। यदि सेवा संबंधी गुणवत्ता के बारे में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण उस आरोप की जांच करेगा और अपने निष्कर्ष कंडला पोर्ट ट्रस्ट को अग्रेषित करेगा। यदि निजी प्रचालक के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी है, कंडला पोर्ट ट्रस्ट सुसंगत रियायती करार के प्रावधानों के अनुसार उचित कार्रवाई प्रारंभ कर सकता है।

11.6. टर्मिनल पर वाणिज्यिक प्रचालन के दौरान प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के अन्दर निजी प्रचालक कंडला पोर्ट ट्रस्ट के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक ऐसी रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा जिसमें गत तीन माहों के दौरान टर्मिनल के भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन निहित होगी।

11.7. अद्यतन टैरिफ नियतन इस अनुमान पर किया गया है कि पहले स्पष्ट किए गए कारणवश पोर्ट द्वारा प्रस्तावित उपकरण के नियोजन के निम्नतम स्तर के कारण टर्मिनल की अधिकतम क्षमता 14112000 टन है। यह प्राधिकरण पुनः यह स्पष्ट करता है कि अभी नियत किए गए अद्यतन टैरिफ आवरण रियायती अवधि के दौरान किसी भी समय पुनरीक्षण के अधीन है और यदि यह पाया गया कि संभाला गया वास्तविक यातायात इस अध्याय में विनिर्धारित अधिकतम क्षमता से अधिक हो गया है तो तदनुसार कंडला पोर्ट ट्रस्ट को उचित समय पर स्थिति की जांच करने और टैरिफ के पुनः निर्धारण हेतु उचित प्रस्ताव दर्ज करने का सुझाव दिया जाएगा।

12. परिणाम के तौर पर और उक्त विचारविमर्श के आधार पर और सामूहिक राय के आधार पर यह प्राधिकरण कंडला पोर्ट के तूणा स्थित टेकरा के निकट शुष्क थोक टर्मिनल हेतु टैरिफ आवरण की अनुसूची-III के रूप में संलग्न, को अनुमोदित करता है।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/10-असा.]

अनुबन्ध - I

कंडला पोर्ट में तूणा के निकट टेकरा के पास शुष्क थोक टर्मिनल हेतु अपक्रन्ट टैरिफ का सूत्रीकरण

क्रमांक	विवरण	कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा यथा प्राक्कलित	टैम द्वारा यथा विचारणीय
क.	क्षमता		
	(क). टर्मिनल पर संभाले जानेवाले पैनामेक्स जलयान	60%	
	(ख). टर्मिनल पर संभाले जानेवाले हैंडी साइज तथा हैंडी मैक्स जलयान.	40%	
	(ग). पैनामेक्स आकार के जलयान हेतु प्रहस्तन (भारण) दर (टन प्रति दिवस)	40000	
	(घ). पैनामेक्स आकार के जलयान हेतु प्रहस्तन (अभारण) दर (टन प्रति दिवस)	35000	
	(ङ). पैनामेक्स आकार के जलयान (टन प्रति दिवस) हेतु औसत प्रहस्तन (भारण/अभारण) दर.	37500	
	(च). पैनामेक्स आकार के जलयान हेतु प्रहस्तन दर प्रति जलयान भारक/अभारक प्रतिघाट/जलयान (टन प्रति दिवस)	18750	
	(छ). हैंडी साइज तथा हैंडी मैक्स आकार के जलयान हेतु प्रहस्तन (भारण) दर (टन प्रति दिवस)	20000	
	(ज). हैंडी साइज तथा हैंडी मैक्स आकार के जलयान हेतु प्रहस्तन (अभारण) दर (टन प्रति दिवस)	15000	



	(क) हैडी साइज तथा हैडी मैक्स जलयान का औसत प्रहस्तन (भारण/अभारण) दर (टन प्रति दिवस)	17500		
	(ज) हैडी साइज तथा हैडी मैक्स आकार के जलयान हेतु प्रहस्तन दर प्रति जलयान भारक/अभारक प्रतिघाट/जलयान (टन प्रति दिवस)	8750		
	(ट). कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा अधिकतम टर्मिनल की यथा परिकल्पित अधिकतम क्षमता (टन प्रति वर्ष) [(60% x 18750) + (40% x 8750)] x 365 दिवस x 70% x 4 जलयान	15074500		
	(ठ) कंडला पोर्ट ट्रस्ट चिट्ठी घाट की यथा परिकल्पित अधिकतम क्षमता (टन प्रति दिवस) 70 % x 560000 m <sup>2</sup> (नौभार जमा करने हेतु शुद्ध क्षेत्र) x 12 माह x 3 टन (वह मात्रा जिसे प्रति वर्ग मीटर जमा किया जाना है)	14112000		
	(ड) अधिकतम भित्ति घाट क्षमता तथा अधिकतम चिट्ठी घाट क्षमता (टन प्रति वर्ष) के निम्नतम मूल्य के रूप में कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा यथा विचारणीय टर्मिनल की अधिकतम क्षमता.	14112000 अर्थात् 14000000		
	(ढ). अपफ्रन्ट टैरिफ नियत करने हेतु विचारणीय अधिकतम क्षमता (टन प्रति वर्ष)		14,000,000	14112000
<b>ख.</b>	<b>टर्मिनल की पूंजीगत लागत (रु. लाखों में)</b>			
(i).	सिविल अवसंरचना		31466	28605
(ii).	उपकरण लागत		40233	36576
	कुल लागत		71699	65181
<b>ग.</b>	<b>टर्मिनल की परिचालन लागत (रु. लाखों में)</b>			
(क).	उर्जा		1372	1372
(ख).	मरम्मत तथा अनुरक्षण- सिविल		315	286
(ग).	मरम्मत तथा अनुरक्षण - यांत्रिक		2816	2560
(घ).	बीमा		717	652
(ङ).	मूल्यह्रास		5209	4735
(च).	अनुज्ञप्ति शुल्क		1137	81
(छ).	पूँजीगत लागत के 5% पर अन्य व्यय		3585	3259
(ज).	पहुँच सरणी में अनुरक्षण निकर्षण		265	
	कुल [(क)+(ख)+(ग)+(घ)+(ङ)+(च)+(छ)+(ज)]		15416	12945
<b>घ.</b>	<b>नौभार प्रहस्तन हेतु राजस्व- आवश्यकता (रु. लाखों में)</b>			
(i).	परिचालन लागत		15416	12945
(ii).	पूँजीगत लागत के 6% की दर पर नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ		11472	10429
	कुल राजस्व आवश्यकता		26888	23374
<b>ङ..</b>	<b>टैरिफ (रु. प्रति टन)</b>			
(i).	प्रहस्तन प्रभार		172.85	
	विदेशी			155.27
	तटीय			93.16
(ii).	भंडारण प्रभार		9.60	2.07
(iii).	विविध प्रभार		9.60	8.28
<b>च.</b>	<b>घाट की पूंजीगत लागत (रु. लाखों में)</b>			
(i).	घाट निर्माण क्षमता		17427	15843
(ii).	विविध लागत का 5%		871	792
	(i) + (ii) का योग		18298	16635
<b>छ.</b>	<b>घाट की परिचालन लागत (रु. लाखों में)</b>			
(i).	मरम्मत तथा अनुरक्षण (पूँजीगत लागत का 1%)		183	166
(ii).	बीमा (पूँजीगत लागत का 1%)		183	166
(iii).	मूल्यह्रास (पूँजीगत लागत का 3.34%)		610	556

(iv).	अनुरक्षण निकषण	2120	2385
	कुल (रु. लाखों में)	3096	3273
ज.	घाट परिचालन हेतु राजस्व की आवश्यकता (रु. लाखों में)		
(i).	परिचालन लागत	3096	3273
(ii).	पूँजीगत लागत पर 16% की दर से नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ	2928	2662
	कुल राजस्व आवश्यकता	6024	5935
झ.	टैरिफ		
(i).	घाट भाड़ा प्रति जीआरटी प्रति घंटे		
	(क) समुद्रगामी जलयान (आरई)	0.46	0.49
	(ख) तटीय जलयान (आरई)	0.28	0.29

## अनुबंध - II

कंडला पोर्ट के तूणा के निकट टेकरा के पास शुष्क थोक टर्मिनल की अपफ्रन्ट टैरिफ घाट भाड़ा का परिकलन

क्रमांक	विवरण	एकक	
(i)	संभाला जानेवाला टनभार	टन	14112000
(ii)	जलयान दिवस उत्पाद	टीपीडी	55000
(iii)	घाट दिवसों की संख्या (i/ii)	घाट दिवस	256.58
(iv)	घाट घंटों की संख्या (iii * 24)	घंटे	6158
(v)	औसत जीआरटी प्रति जलयान	टन	51000
(vi)	जलयानों का औसत जीआरटी	टन	204000
(vii)	कुल जीआरटी (vi) x (iv)	टन	1256232000
(viii)	राजस्व आवश्यकता	रु.	593500000
(ix)	घाट भाड़ा प्रति जीआरटी प्रति घंटा (viii /vii)	आर ई	0.45

## कार्यचालन

i.	90% समुद्रगामी जलयानों + 10% तटीय जलयानों के लिए राजस्व की आवश्यकता (रु.)	593500000
ii.	समुद्रगामी जलयानों का जीआरटी	1130608800
iii.	तटीय जलयानों का जीआरटी	125623200
iv.	कुल जीआरटी	1256232000
v.	$1130608800x + 0.6 * 125623200x$	1205982720x
vi.	$1205982720x$	5935900000
vii.	$x$ (समुद्रगामी जलयान ) आरई	0.49
viii.	तटीय $(0.6 * 0.50)$ आरई	0.29

## अनुबंध -III

**कंडला पोर्ट ट्रस्ट**

तूणा के निकट टेकरा के पास शुष्क थोक टर्मिनल संबंधी टैरिफ अनुसूची

**1.1. परिभाषा**

दरों के इस मान में, सिवाय जब तक संदर्भ में अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होगी :-

- i) “तटीय जलयान” से कोई ऐसा जलयान अभिप्रेत है जो विशेष तौर पर भारत में किसी पोर्ट अथवा स्थान से भारत के किसी पोर्ट अथवा स्थान तक व्यापार करने हेतु नियोजित है और जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी की गई वैध तटीय अनुज्ञप्ति हैं।
- ii) “समुद्र-गामी जलयान” से तटीय जलयान के सिवाय अन्य कोई जलयान अभिप्रेत है।
- iii) “प्रति दिवस” से प्रति कैलेंडर दिवस अभिप्रेत है, बशर्ते अन्यथा बताया गया हो।

**1.2 सामान्य शर्तें**

- i) जलयान से संबंधित प्रभारों के उद्ग्रहण के प्रयोजनार्थ यह निर्णय लेने के लिए कि क्या वह जलयान “तटीय” है अथवा “समुद्रगामी” है, जलयान की स्थिति जैसी सीमाशुल्क अथवा नौपरिवहन महानिदेशक द्वारा दिए गए उसके प्रमाणीकरण में धारित है, महत्वपूर्ण घटक होती है, और नौभार का प्रकार अथवा मूलदेश इस प्रयोजनार्थ कोई भी सुसंगतता नहीं रखता।
- ii) (क) सभी तटीय जलयानों के लिए जलयान संबंधी प्रभार अन्य जलयानों के तत्समान प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होंगे।
  - (ख) सिवाय थर्मल कोयले के, सभी तटीय नौभार से संबंधित नौभार प्रभार, सामान्य नौभार संबंधी प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होंगे।
  - (ग) नौभार से संबंधित प्रभारों के मामले में भरणघाट प्रभार सहित तट-जलयान अंतरण और भित्तिघाट से / तक अंतरण / भंडारण यार्ड से / तक अंतरण से संबंधित सभी प्रहस्तन प्रभारों पर रियायती दर उद्गृहीत की जाएंगी।
  - (घ) विदेशी पोर्ट से आनेवाले ऐसा नौभार जो किसी भारतीय पत्तन ‘क’ पर बाद में भारतीय पत्तन ‘ख’ में यानांतरित होने हेतु पहुंचता है उसपर तटीय समुद्री यात्रा हेतु सुसंगत रियायती प्रभार उद्गृहीत किए जाएंगे। अन्य शब्दों में भारतीय पत्तनों से / तक नौभार वहन करनेवाला ऐसा जलयान

जिसे तटीय समुद्री यात्रा करने हेतु अनुमति प्राप्त है वही रियायत के लिए अर्हित होगा।

- (iii) विलंबित संदाय/प्रतिदाय संबंधी ब्याज
- (क) उपयोक्ता को इस दरों के मान के अधीन विलंबित संदाय पर शास्तिक ब्याज देना होगा। उसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक को विलंबित प्रतिदाय पर शास्तिक ब्याज देना होगा।
- (ख) शास्तिक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक के मूल ऋण दर से 2% अधिक होगी।
- (ग) प्रतिदाय संबंधी विलंब की गणना, केवल सेवा समाप्ति अथवा उपयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज के प्रस्तुतीकरण की तारीख, जो भी बाद में हो, से 20 दिनों से की जाएगी।
- (घ) उपयोक्ता द्वारा संदाय में विलंब की गणना केवल टर्मिनल प्रचालक द्वारा बनाए गए बिल की तारीख के बाद 10 दिनों से की जाएगी। किन्तु यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहाँ सेवा लेने के पूर्व संदाय किया जाना है और जहाँ इस दरों के मान में शर्त के रूप में प्रभारों का संदाय अग्रिम रूप से किया जाना निर्धारित है।
- iv) परिकलित किए गए सभी प्रभारों को बिल के सकल योग में अगले उच्चतम रूप तक पूर्णांकित किया जाएगा।
- (v) उपयोक्ता से समुचित स्तर से परे हुए उस विलंब हेतु प्रभारों का संदाय अपेक्षित नहीं होगा, जो टर्मिनल प्रचालक को उत्तरदायी हैं।

## 2. घाटा भाड़ा प्रभार

घाट पर आनेवाले अथवा संपाश्वर्ष में रहनेवाले जलयानों के और सिवाय प्लावी जलयान के मास्टर/मालिक/अधिकर्ता द्वारा नीचे दी गई दरों के अनुसार घाट भाड़ा प्रभार संदेय होगा:

जलयान	प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
	समुद्रगामी जलयान (आरई में)	तटीय जलयान (आरई में)
सभी जलयान	0.49	0.29

### टिप्पणियाँ

- जिस समय से जलयान घाट का अधिभोग करता है उसी समय से घाट-भाड़े की अवधि परिकलित होगी।
- घाट-भाड़े में घाट पर दी जानेवाली सेवाओं जैसे कि घाट का अधिभोग, कूड़ा-कर्कट हटाना, घाट की सफाई, अग्नि संबंधी निगरानी आदि संबंधी प्रभार भी समाविष्ट है।
- जब कोई जलयान टर्मिनल प्रचालक के उपकरण अथवा बिजली बंद हो जाने के कारण अथवा टर्मिनल प्रचालक को उत्तरदायी किसी अन्य कारणवश लगातार एक घंटे अथवा उससे अधिक समय तक उसके घाट पर निष्क्रिय पड़ा रहता है तो उस अवधि के लिए कोई घाट भाड़ा उद्गृहीत नहीं होगा।

iv)(क) जलयान द्वारा उसके रवाना होने की तैयारी के संकेत देने के समय से 4 घंटे बाद घाट भाड़ा बन्द हो जाएगा ।

(ख) घाट भाड़ा बन्द होने हेतु निर्धारित 4 घंटे की समयावधि में किसी जलयान की वह प्रतीक्षावधि समाविष्ट नहीं है जो उचित ज्वारीय स्थिति के अभाव , तूफानी मौसम और रात्रिनौसंचलन के अभाव के कारण होती है।

(ग) जलयान का मास्टर /अभिकर्ता केवल योग्य ज्वारीय स्थिति तथा मौसम की स्थिति के अनुसार ही जलयान के रवाना होने की तैयारी का संकेत देगे ।

(V) गलत संकेत (सिग्नल ) के संबंध में एक दिवस (24 घंटे) के समान शास्तिक घाट भाड़ा प्रभार होगा

“ गलत संकेत (सिग्नल) तब माना जाएगा जब कोई जलयान इंजिन तैयार नहीं होने अथवा नौभार प्रचालन कार्य पूरा नहीं होने अथवा जलयानों को आरोप्य ऐसे ही अन्य कारण वश घाट से जाने हेतु तैयार नहीं है फिर भी वह जलयान तैयारी का संकेत देता है और पहले से ही नौचालक की मांग करता है । इसमें तैयारी का ऐसा संकेत समाविष्ट नहीं है जब अयोग्य ज्वार, रात्रि नौचालन के अभाव अथवा मौसम की प्रतिकूल स्थिति के कारण जलयान रवाना होने में असमर्थ हो जाता है । “

### 3. नौभार प्रहस्तन प्रभार

सूचीबद्ध नौभार संबंधी प्रहस्तन प्रभार नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर सीधे ही नौभार के आयात कर्ता द्वारा संदेय होगा :

क्रमांक	पण्य	रूपयों में दर (प्रतिटन)	
		विदेशी	तटीय
I	खाद्यान्न	155.27	93.16
ii	नमक	155.27	93.16
Iii	उर्वरक	155.27	93.16
Iv	उर्वरक हेतु कच्चा माल	155.27	93.16
v	कोयला	155.27	93.16

### टिप्पणी

उक्त निर्धारित प्रहस्तन प्रभार जिनके लिए हेतु एक मिश्रित प्रभार है , वे ये है:-

i) नौभरण सहित जलयान से नौभार की उतराई तथा भंडारण स्थल तक उसका अंतरण, 5 दिनों की मुक्त अवधि तक चित्ति-यार्ड में भंडारण तथा आयात नौभार के मामले में ट्रकों पर उनकी लदाई और ii) चित्ति-यार्ड पर ट्रकों से नौभार की उतराई , 15 दिनों की अवधि तक चित्ति-यार्ड में भंडारण , लदाई स्थल पर नौभार का अंतरण तथा नौभरण सहित जहाज पर लदाई । इस मिश्रित प्रभार में भरणघाट प्रभार तथा श्रमिक आपूर्ति , जहां आवश्यक हो , शामिल है ।

## 4. भंडारण प्रभार:

चित्ति-यार्ड में स्वीकृत मुक्त अवधि से अधिक समय तक संगृहीत नौभार हेतु भंडारण - प्रभार निम्नवत् होंगे :

(क) आयात तथा निर्यात हेतु

(दर रूपयों में प्रति एम टी प्रतिदिवस )

पण्य	पहले दिन से दसवें दिन हेतु दर	ग्यारहवें दिन से बीसवें दिन हेतु दर	इक्कीसवें दिन से आगे की अवधि हेतु दर
सभी प्रकार के नौभार	2.07	4.14	6.21

## अनुच्छेद 4 संबंधी टिप्पणी

- आयात नौभार के लिए पाँच मुक्त दिवसों तथा निर्यात नौभार हेतु पन्द्रह दिवसों की अनुमति होगी । मुक्त अवधि के परिकलन के प्रयोजनार्थ सीमाशुल्क अवकाश दिवस तथा टर्मिनल के अकार्य दिवसों को शामिल नहीं किया जाएगा ।
- निर्धारित मुक्त दिनों के बाद नौभार के रहने के लिए टर्मिनल के अकार्य दिवस तथा सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस सहित सभी दिनों के लिए भंडारण प्रभार संदेय होगा ।
- जब कभी उपयोक्ता द्वारा यह अनुरोध किया जाए टर्मिनल प्रचालक को उत्तरदायी कारणवश टर्मिनल प्रचालक नौभार की सुपुर्दगी/ले जाने की स्थिति में नहीं है तब उस अवधि के लिए पर भंडारण प्रभार प्रोद्भूत नहीं होगा ।

## 5. विविध प्रभार

क्रमांक	पण्य	रूपयों में दर प्रतिटन
क	सभी प्रकार के नौभार	8.28

उक्त निर्धारित किए गए विविध प्रभार, सभी विविध सेवाओं जैसे कि भरणाघाट पर नौभार के साध्य को उठाने, नौभार को तोलने, धूल हटाने आदि के मिश्रित प्रभार है ।

## 6. उक्त अनुच्छेद 2 से 5 संबंधी सामान्य टिप्पणी

टैरिफ आवरण मुद्रास्फिति में सूचबद्ध होगा परन्तु वह 1 जनवरी 2010 और सुसंगत वर्ष की 1 जनवरी के मध्य आनेवाले थोक मूल्य सूची (डब्ल्यू पी आई) में अन्तर के 60% की सीमा तक ही रहेगा । टैरिफ आवरणों के ऐसे स्वतः समायोजन प्रति वर्ष किए जायेंगे तथा समायोजित टैरिफ आवरण सुसंगत वर्ष 1 अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक लागू होंगे ।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

Mumbai, the 28th October, 2010

**No. TAMP/42/2009-KPT.**—In exercise of the powers conferred under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Kandla Port Trust for fixing upfront tariff caps for the Dry Bulk Terminal off Tekra near Tuna at Port of Kandla to be developed under PPP mode in accordance with the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Ports vide this Authority's Notification No. TAMP/52/2007-Misc., dated 28th February, 2008 as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports****Case No. TAMP/42/2009-KPT****Kandla Port Trust****Applicant****ORDER****(Passed on this 17th day of August, 2010)**

This case relates to a proposal received from Kandla Port Trust (KPT) for upfront tariff setting for the Dry Bulk Terminal off Tekra near Tuna at Port of Kandla to be developed under PPP mode in accordance with the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Ports.

2.1. The salient points mentioned in KPT's proposal dated 7 October 2009 were as follows:

**(a) TYPES OF CARGOES TO BE HANDLED**

To handle all types of dry bulk cargoes like coal, fertiliser, fertiliser raw material, salt, iron ore and wheat. Since the factors like market trend, demand / supply pattern, etc are likely to change during the period of concession, KPT considered the share of various cargoes to be handled equally.

**(b) HANDLING RATES**

Handling rates considered were as follows:

<b>Cargo</b>	<b>Handling rate tonnes / day</b>
Coal	35,000
Fertiliser / Fertiliser raw Material	35,000
Salt	35,000
Iron Ore	40,000
Wheat	15,000

**(c) OPTIMAL CAPACITY**

Optimal terminal capacity was assessed at 8.3 Million Metric Tonnes (MMT) per annum.

**(d) CAPITAL COST**

The total capital cost was estimated at Rs.88223 lakhs consisting of Rs.67993 lakhs for cargo handling activity (i.e. Rs.34112 lakhs towards civil structures + Rs.33881 lakhs equipment cost) and Rs.20230 lakhs for construction of berth of 600 mtrs. length.

(e) OPERATING COST

Operating cost for handling activity was estimated at Rs.13383 lakhs. As ship loader / conveyors were envisaged, the norms for operating cost given for coal terminal were considered instead of the norms given for multipurpose cargo berth.

(f) PROPOSED TARIFF CAP

To meet with the estimated revenue requirement of Rs. 242.62 crores, the upfront tariff cap proposed was as under:

Sl. No.	Particulars	Proposed upfront tariff cap (in Rs.)
(i).	Cargo handling charges	263.07 per tonne
(ii).	Storage charges	14.62 per tonne
(iii).	Miscellaneous charges	14.62 per tonne
(iv).	Berth hire charges:	
	(a). For foreign vessel	0.32 per GRT per hour
	(b). For coastal vessel	0.19 per GRT per hour

2.2. Subsequently, KPT vide its letter dated 10 November 2009 forwarded a copy of the feasibility report along with a list of provisionally pre-qualified bidders to be consulted on the subject proposal.

3.1. On preliminary scrutiny certain gaps, as detailed below, were found in the proposal:-

- (i) The handling rates for different cargo items considered by the port while calculating the optimal capacity of terminal was not in line with the norms prescribed in the guidelines. The port had not explained the reasons for deviation in the unloading rate for other cargo items and the basis thereof.
- (ii) The list of cargo handling equipment did not match with the normative level of equipment prescribed in the guidelines. The reasons for deviation in the norms were not explained except for shiploader.
- (iii) Handling rate for the commodities assumed in the capacity calculation differed viz. iron ore (40,000 tonnes / day), wheat (15,000 tonnes / day) and coal (35,000 tonnes / day). KPT however had not proposed differential handling rates for different cargo items based on the individual productivity level.
- (iv) The proposal was not accompanied with a draft upfront tariff schedule.
- (v) While estimating the capital cost, the port had considered cost escalation at 5%, pre-operative expenses at 2%, financial charges at 1% and interest during construction at 10% on the capital cost, which was not in line with the



norms prescribed in the upfront tariff guidelines which stipulate norm for estimating miscellaneous cost at 5% of civil and equipment cost.

3.2. In view of the above gaps and the reasons for deviations from the norms prescribed in the guidelines having not explained by the port, it was found not possible to process the proposal dated 7 October 2009 of KPT. KPT was hence advised vide our letter dated 11 November 2009 to file a comprehensive proposal duly filling the gaps observed and explaining the reasons for deviations made from the guidelines. KPT vide letter dated 7 January 2010 furnished the information / clarifications on the points raised by us. The queries raised and the clarifications furnished by the KPT are furnished below:

Sr. No.	Queries raised by TAMP	Reply furnished by KPT
1	<p>The proposal of the Kandla Port Trust (KPT) to fix upfront tariff cap for developing a dry bulk terminal seems to have been drawn based on the project proposed for developing dry bulk terminal near Tuna in the Kandla Port. As already brought out to the notice of the KPT in the earlier upfront tariff fixing case, the tariff cap to be prescribed by this Authority would not only be applicable to the proposed project but would also be applicable to all the projects bid out subsequently for identical cargo handling facility at the Kandla Port during the next five years. The KPT may take a note of this position while furnishing its response to the points raised in this letter.</p>	<p>TAMP vide Gazette No. 192 dtd 12 November 08 notified the tariff for the work of development of 13th to 16th multipurpose cargo (other than liquid / container) berth on BOT basis at Kandla. These cargo berths are to be located in line with the existing 1 to 12 dry cargo berths inside Kandla Creek. Moreover this dry cargo berth complex at Kandla is already provided with all basic infrastructural facilities like road – rail connectivity, water supply, electrification etc. However, the proposed dry bulk terminal off Tekra near Tuna" is to be located outside the Kandla creek about 17 kms on west of mouth to Kandla Creek off Tekra. Moreover, the proposed location of the terminal does not have any basic infrastructure facility as such this is the first time when KPT is going to develop such facility outside the Kandla Creek. In other words the proposed terminal is a green field project.</p>
2	<p>The upfront tariff proposal filed by the KPT suggests many deviations made from the norms prescribed in guidelines but the reasons for the deviations are not justified or explained as required by clause 3.2. of the tariff guidelines.</p> <p>The port envisages dry bulk cargo viz. coal, iron ore, fertiliser, iron ore, wheat etc., are to be handled at the dry bulk terminal. The port has explained that unloading rate for coal is taken as per the norms prescribed for the coal terminal. The basis on which the handling rate for other cargo items such as fertiliser, salt, etc., are considered same at the handling rate of coal is not explained in the proposal.</p> <p>Separate handling rate for iron ore is</p>	<p>Proposed terminal will handle all type of dry bulk cargo. Hence the norms for handling multipurpose cargo as per the tariff guidelines will be applicable to the present proposal. There are varieties of cargo covers under dry bulk cargo, which may be handled by the concessionaire during the concession period of 30 years. Hence , at this juncture it is not possible to access the type of dry bulk cargo that will be handled during concession period as such the same depends upon various factors viz. market scenario, trade requirement of hinterland, demand &amp; supply etc. Considering this, to work out the tariff, the dry bulk cargo as given as exemplary basis (i.e. Coal, Fertiliser, Fertiliser Raw Material &amp; Food Grains) in Feasibility Report are considered. Moreover, as per the type of cargo to be handled (all type of dry bulk cargo) on the proposed terminal the norms for fixation</p>

	<p>prescribed in the guidelines. The port has not explained why the handling rate for iron ore prescribed in the guidelines is not considered in the calculation of capacity.</p> <p>The handling rate for each cargo items considered in the tariff proposal may be substantiated and justified with the detailed analysis.</p>	<p>of Tariff for multipurpose Berth of Tariff guidelines will be applicable. However, in the revised proposal submitted, the capacity of the terminal so worked out is totally independent of the type of cargo and their share likely to be handled on the proposed terminal over the span of the concession period of 30 years.</p> <p>As the types of dry cargo are to be handled through ship loaders / unloader, the handling rates are taken as per the Table no. 1 of Annex III norms meant for Coal Terminal.</p>
3	<p>The guidelines for coal terminal require the optimal capacity of terminal to be determined based on lower of the two capacities i.e. optimal quay capacity and optimal yard capacity. The port has, however, not assessed the optimal yard capacity of the terminal.</p>	<p>The present proposal is based on the norms for multipurpose berth. However, due to deviation from handling equipment only the handling rates of cargo is considered from norms for coal terminal.</p>
4	<p>The guidelines for coal terminal prescribe two ship unloaders. As against this, the capital cost furnished in Annex - VI show that three ship unloaders and one ship loader i.e. total 4 numbers are considered as against the prescribed norm of 2 numbers. The reasons for the deviations from the norms prescribed in the guidelines may be explained.</p> <p>If additional equipment are proposed to be deployed for justifiable reasons, then handling norms prescribed in the guidelines may also be correspondently adjusted considering the performance of additional ship loaders / unloaders.</p>	<p>The compliance to points 2 and 3 above may please be perused.</p>
5	<p>The equipment considered in the capital cost is not found to be in line with the normative list of equipment prescribed in the guidelines. Deviation from the guidelines should be justified and explained item wise with reference to the norms prescribed</p>	<p>The present proposal is based on the norms for multipurpose berth. However, as stated in the compliance to point 2 above due to deviation from handling equipment only the handling rates of cargo is considered from norms for coal terminal. Hence, in the present proposal, it is not required to consider the handling equipment other than ship loaders. However, a lump sum amount of Rs.83 crores. is incorporated in the Block Estimate towards various equipments required to be deployed for evacuation of cargo at stacking yard.</p>
6	<p>The storage area of 8 lakh sq. metres proposed to be allotted and the civil cost proposed to develop the storage area may be justified with reference to the requirement of area. It may be necessary to ensure that the area</p>	<p>This storage area development cost covers the construction of (i) custom fencing wall together with provision of gates to meet with the requirements of custom and security. (ii) Internal network of road as well as railway for speedy and</p>

	allotted commensurate with the capacity of the terminal.	efficient evacuation of cargo from/to stackyard. (iii) (a) reclamation of area with suitable sundry material so that the finished top of area should be well above the highest high water level and (iv) Provision of suitable sub base, base and crust to withstand the load of cargo as well as machinery to be deployed in stacking yard for evacuation of cargo. The cost of development of 80 hectors of backup area with all required basic infrastructure facilities so worked out by the Technical Advisor is justified. There is no any specific norm to workout the exact requirement of stacking the cargo in stack yard. The area admeasuring to 8,00,000 sq mtr for stacking of 14 Million tones of cargo has been calculated on the basis of past experience. Moreover, this project being green field project, the evacuation will be slow due to poor network of rail road connectivity.
7	Annex - III shows estimates of license fee for approach area and jetty head which is not explained in the proposal. The other port assets, if any, proposed to be allotted for operations of dry bulk terminal may be elucidated.	<p>As per the draft concession agreement, following port assets will be licensed out to the concessionaire during the concession period on "as is where is basis"</p> <p>Land Area comprising of</p> <p>(i) 80 hectares for development of back up area for stacking of cargo (800000 m<sup>2</sup>)</p> <p>(ii) area 18 m wide 3700 m in length for construction of approach to the Jetty Head i.e from Land fall Point to the Jetty Head. (66600 m<sup>2</sup>)</p> <p>(iii) area of 600 m x 60 m for construction of Jetty Head. (36000 m<sup>2</sup>)</p> <p>Total = 9,02,600 m<sup>2</sup></p> <p>The license fee at the rate of Rs 10.50 per Sq Mtr per month is calculated for the above said area.</p> <p>However apart from this, following area will be licensed out to the concessionaire, but no license fee will be charged by the Port since it is common user facilities, which can be used at free of cost by concessioning authority or any of their authorized party</p> <p>(iv) Area for construction of road rail connectivity from Tuna to proposed back up area (Stacking Yard) - 5000 m x 40 m = 200000 m<sup>2</sup></p>
8	The KPT has made a general statement that the share of cargo items likely to be handled at the dry bulk terminal is considered equally. The basis for such	Proposed Terminal will handle all type of dry bulk cargo. Hence the norms for handling multipurpose cargo as per Annexe V of Tariff Guidelines will be

	<p>assumption may be explained. Also, clarify whether the port proposes to include a condition to this effect in the Concession Agreement.</p> <p>When the port itself admits that the share of cargo depends of various factors and is likely to change during the next 30 years period of concession, it may be appropriate apportioning the optimal capacity amongst different cargo items on a more realistic basis based on a detailed analysis.</p>	<p>applicable to the present proposal. Varieties of cargoes under dry bulk cargo may be handled by the concessionaire during the concession period of 30 years. Hence, at this juncture, it is not possible to access the type of dry bulk cargo and their share that will be handled during concession period as the same depends upon various factors viz. market scenario, trade requirement of hinterland, demand &amp; supply etc. Further, there is no any berthing facilities exist within the Kandla Port where only dry bulk cargo is being handled, hence, it is also not possible and illogical to work out the share of different type of cargo even from the past experience of such terminal as was done in case of work of development of 13 to 16 Multipurpose cargo berths at Kandla. Considering this, to work out the tariff, the dry bulk cargo as given as exemplary basis in Feasibility Report are considered. However, in the revised proposal, the capacity of the terminal so worked out is totally independent of the type of cargo and their share likely to be handled on the proposed terminal over the span of the concession period of 30 years.</p>
9	<p>While estimating the capital cost the port has considered escalation in cost at 5%, pre-operative expenses at 2% establishment charges at 2%, financial charges at 1% on the each item viz. civil cost, equipment cost and berth cost. Interest during construction is estimated at 10% thereupon on the total Capital cost under each head. This is not in line with norms prescribed in the upfront tariff guidelines which prescribe a norm for estimating Miscellaneous Cost at 5% of civil and equipment cost which covers interest during construction period and other miscellaneous items. No justification for deviation, if any, from the norms is also furnished. The estimate for capital cost may be modified in line with the norms prescribed in the guidelines.</p>	<p>The estimate of capital cost has been modified in line with prescribed guidelines.</p>
10	<p>The estimation of capital cost is not substantiated with relevant documents. The relevant documents relied upon by the port for estimating capital cost may be furnished. Also, confirm that the estimates of capital cost are based on the current market rate.</p>	<p>The Estimate of Capital cost is based on prevailing market rates and approved prevailing Schedule of Rates of Kandla Port. The relevant supporting documents towards rates of various items so worked out are enclosed for ready reference. (Although stated so, the supporting documents have not been received in TAMP.)</p>
11	<p>Explain the basis adopted for considering a part of the berth apron</p>	<p>As per IS 4651 (Part V) (Clause no. 6.3.5 (d) (code practice for Planning and</p>

	and approach under the civil cost for handling activity	Design of Ports & Harbours), the width of approach for bulk handling berths should be determined by the travelling cargo, transfer equipment, conveyor, access road and railways etc. In the subject work, the Jetty Head of 600m X 60 m, will be equipped with four ship loader / unloaders & belt conveyors on its both sides so that four vessels can be handled at a time for handling cargo to the tune of 14 Million Tones per annum. Considering the area required for installation of these equipment and area required for safe, speedy & efficient handling of cargo from / to four vessels at a time, the entire jetty head is considered as apron.
12	Confirm that the unit rate adopted for estimating the lease rental for land and back up area proposed to be allotted to the operator is based on the rate approved by this Authority. Give the appropriate reference of the lease rental considered by the KPT from the existing Scale of Rates.	The license fee (a) Rs. 10.50 / month / Sq. m is considered in the present proposal. The same rate was also considered in the tariff proposal for the work of development of 13th to 16th multipurpose cargo berths which was approved & notified by TAMP vide Gazette no. 192 on 12.11.08. The rate of license fee so considered in the present proposal is as per the para 2.5 (A) of prevailing Scales of Rates of KPT duly approved by the TAMP.
13	The concessional rate for entitled coastal cargo is prescribed at 60% of the rate for normal cargo in respect of berth hire and handling rate in the proposed Scale of Rates. The financial model considered for arriving at the upfront handling rate, however, does not factor the revenue implication	While calculating the revenue requirement for berth hire charges, to arrive the tariff for foreign going vessels 90% of weightage is given for tariff of coastal vessel. The subject analogy is absolutely based on the similar tariff proposal for the work of development of 13 <sup>th</sup> to 16 <sup>th</sup> multipurpose cargo berths at Kandla on BOT basis which was approved by the TAMP. Moreover, it is not possible to work out the exact weightage for foreign going vessels to arrive the tariff for berth hire charges from the past experience. For bifurcating the berth hire charges under foreign and coastal vessels, a ratio of 90:10 has however been adopted.
14	The proposed upfront storage charge arrived at 5% of the composite handling rate which is not found to be correct. The upfront tariff guidelines prescribe a norm of 5% of total estimated annual revenue requirement is to be recovered from the storage charge. For arriving at the upfront tariff for the storage, the apportioned revenue as per the norms is to be recovered taking into consideration (a) quantum of cargo likely to stay at the terminal beyond the proposed free period and (b) number of days the cargo will remain uncleared and attract the storage levy. The	As suggested the storage charges are worked out and submitted.

	storage charge increase may be propose slab wise as prescribed in the existing major ports as well upfront tariff cases. The storage charge proposed may be modified in the light of the above observation.	
15	The proposal is not accompanied with proposed upfront tariff schedule alongwith relevant conditions which may please forwarded	<p>The following conditions may be incorporated in the Tariff proposal:-</p> <p>The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2010 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.</p>
16	The physical features of the standard dry bulk terminal such as berth length, width of the wharf, back up area dredged level may be indicated.	<p>The proposed Terminal consists of an offshore berthing structure in shape of "T". The Jetty head admeasuring to 600 m x 60 m to be located at (-) 9.4 m contour and will be capable at catering to four vessels at a time – viz. two vessels each of 1,00,000 DWT on front &amp; two vessel each of 75,000 DWT at rear of Jetty head. The dredged depth along the front &amp; rear of jetty head will be (-) 16.2 m &amp; (-) 15.1 m from chart datum. The jetty head will be connected to land fall point through 3.70 km long approach viz. 2 km pile approach &amp; 1.7 km rubble mould approach. Apart from this, other ancillary infrastructure viz 80 ha. back up area for stack yard with handling equipments, rail road connectivity, water supply &amp; fire fighting arrangement, handling equipments, electrification, and illumination are proposed to be provided.</p>
17	The proposal envisages investment on both developments of road as well as railway lines. The proposal, however, does not mention about the evacuation of the cargo from the terminal. The proposal may be elaborated	<p>The proposed Terminal is to be located off Tekra outside Kandla Creek. The proposed backup area of terminal will be located 5 kms from existing Tuna Port where the cargo is being handled through barges. This Tuna Port is directly connected with National Highway 8A through 2 lane wide road. A broad gauge railway line parallel to this road will be laid by KPT to provide rail connectivity upto Tuna Port. However, the road rail connectivity from Tuna Port to the proposed back up area will be provided by the concessionaire at its own cost. The cargo from vessels will be evacuated by ship unloader and be conveyed to stacking yard through belt conveyors. With the help of handling equipment at</p>

	stacking yard, the cargo will be evacuated through rail & road leading to Gandhidham.
--	---

4. While furnishing the above clarifications, KPT vide letter dated 7 January 2010 submitted a revised proposal. The salient features of the revised proposal are as follows:

(a) TYPES OF CARGOES TO BE HANDLED

All types of dry bulk cargo viz. coal, fertiliser, fertiliser raw material, salt, iron ore and wheat will be handled at the proposed facility. The revised proposal is independent to the types of cargoes and the share of cargoes likely to be handled during the concession period.

(b) PHYSICAL FEATURES OF THE TERMINAL

- (i) The physical features of the terminal are as under:
- (ii) The proposed terminal is an offshore berthing structure in shape of "T". The jetty head will be 600mtrs in length x 60 mtrs wide and will be capable at catering to four vessels at a time— viz. two vessels each of 1,00,000 DWT on front & two vessels each of 75,000 DWT at rear of Jetty head.
- (iii) The dredged depth along the front and rear of jetty head will be (-) 16.2m and (-)15.1m.
- (iv) 80 hectares of back up area for stack yard with handling equipment, rail road connectivity, water supply and fire fighting arrangement, handling equipment, electrification, illumination are proposed to be provided.
- (v) The total area considered to be allotted by the port and considered for estimation of lease rentals is as follows:

(Rs. sq. metres)

(i).	80 Hectares of land for development of back up area for stacking of cargo	8,00,000
(ii).	For construction of Approach to the Jetty 3700 meters in length x 18 meters wide	66,600
(iii).	For construction of Jetty Head	36,000
	<b>TOTAL</b>	<b>9,02,600</b>

(c) OPTIMAL CAPACITY

- (i) The Optimal Capacity has been calculated following the norms prescribed for Coal Terminal.

(ii) Optimal Quay Capacity:

The optimal quay capacity is assessed at 21.46 million tonnes per annum adopting the following parameters and the formula prescribed in the guidelines:

- (a) The share of Panamax vessels at 60% and Handymax vessels at 40%. The handling rate will be the same for any type of dry bulk cargoes to be handled at the terminal.

- (b) Loading/unloading norms considered as per the guidelines for coal terminal:

Sr. No.	Type of Ship	Norms		Average	Values considered by KPT
		Loading	Unloading		
(i).	Panamax size vessel	40,000 tons/day	35,000 tons/day	37500	18750 *
(ii).	Handy Size & Handy max vessel	20,000 tons/day	15,000 tons/day	17500	8750 *

The Port has stated that the norms prescribed in the guidelines correspond to the handling rate for deployment of two nos. of Ship loaders / unloaders. Since in the present proposal, only one ship loader / unloader is considered for each berth / vessel, the handling rate is considered @ 50% of the norms prescribed in the guidelines i.e. average of loading/ unloading rate.

(iii). **Optimal Yard Capacity:**

The optimal yard capacity is assessed at 14 million tonnes per annum as under:

- (a) Out of the total area of 80 hectares, for development of backup area, 24 hectares is proposed for road, railway, custom fencing, SWD, etc. and the balance 56 hectares is considered as net area for stacking cargo.
- (b) The stacking factor is considered at 3 tonnes/sq. mts and turnover at 12 times in a year as per the norms prescribed in the guidelines for coal terminal.
- (c) The optimal capacity of the terminal is therefore considered at 14 million tonnes per annum being lower of the two capacities i.e. yard and quay for determining the upfront tariff.

(d) **CAPITAL COST**

The total capital cost of multipurpose cargo terminal is estimated at Rs.89997.26 lakhs of which Rs.71698.91 lakhs is for cargo handling activity and Rs.18298.35 lakhs is for berth hire. The breakup of the capital cost considered by the KPT is given below:

Sl.No.	Particulars (Rs. In lakhs)	Capital cost estimation (Rs.in lakhs)
I.	<b>For Berthing hire</b>	
	Cost of construction of berth after applying 10% annual escalation	17427.00
	Misc cost including IDC @ 5%	871.35
	<b>TOTAL (I)</b>	<b>18298.35</b>
II.	<b>Civil structures</b>	
	(i). Berth Approach	9409.09



	(ii). Storage Yard	12721.92	
	(iii). Roads, Rail Tracks	4165.19	
	(iv). Building, water supply, sewage etc.,	796.78	
	(v). Custom Fencing Wall, F.F. arrangements, Env. Measures & Studies & Investigation	150.00	
	<b>Subtotal</b>	27242.98	
	(vi). Escalation @ 10%	2724.30	
	<b>TOTAL (II)</b>		<b>29967.28</b>
III.	<b>Equipment cost</b>		
	(i). Shore Loader, Unloader and Conveyors	32400.00	
	(ii). Power and Lighting, Communication	2434.00	
	<b>Subtotal</b>	<b>34834.00</b>	
	(iii). Escalation @ 10%	3483.40	
	<b>TOTAL (III)</b>		<b>38317.40</b>
IV.	Miscellaneous cost (5% on Rs. 29967.28 lakhs + Rs. 38317.40 lakhs)		<b>3414.23</b>
V	Total capital cost (I to IV)		<b>89997.26</b>

(e) **ROCE**

Return on capital employed is estimated at 16% on the gross block of assets.

(f) **OPERATING COST:**

- (i). KPT has stated that the operating cost for cargo handling service is based on the norms prescribed in the guidelines for coal terminal.
- (ii). Power cost is estimated adopting consumption norm of 1.4 units./tonnes and unit rate of power at Rs. 7.
- (iii). Repairs and Maintenance is estimated at 1% on civil cost and 7% on mechanical and electrical equipment cost (including spares).
- (iv). Insurance is estimated at 1% and other cost at 5% on gross asset value.
- (v). Depreciation is stated to be estimated based on the rates prescribed in the Companies Act 1956.
- (vi). Licence fee is estimate at Rs. 1137.28 lakhs for the 90.26 hectares of total area proposed to be allotted.

(g) **REVENUE REQUIREMENT:**

(Rs. in lakhs)

Sl. No.	Particulars	For handling multipurpose cargo	For berth hire	Total
(i).	Capital Cost	71698.91	18298.35	89997.26
(ii).	ROCE @ 16% on Capital cost	11471.83	2927.74	14399.57
(iii).	Operating cost	15416.17	3095.91	18512.08
(iv).	Total revenue requirement (ii) + (iii)	26888.00	6023.65	32911.65

90% of the total revenue requirement estimated for cargo handling activity is apportioned for handling service and 5% each towards storage charge and miscellaneous charge. (This is as per the apportionment share prescribed for multipurpose cargo berth). The break up of revenue requirement estimated from cargo handling activities is given below.

(Rs. in crores)

Sl. No.	Particulars	Estimated revenue requirement
(i).	Cargo handling service (i.e. Rs.26888 lakhs x 90%)	24199.20
(ii).	Storage charge (Rs.26888 lakhs x 5%)	1344.40
(iii).	Miscellaneous charge (Rs.26888 lakhs x 5%)	1344.40
	Total	26888.00

(h) **UPFRONT TARIFF**

The upfront tariff cap proposed by the KPT to meet the estimated revenue requirement is as follows:

(i) **Berth hire charges:**

Sr. No.	Vessel	RATE PER GRT PER HOUR PART THEREOF	
		Foreign going vessel (in Re.)	Coastal Vessel (in Re.)
(i)	All vessels	0.50	0.30

(ii) **Cargo handling charges - Rs.172.85 per tonne**(iii) **Storage charges**(a) **Free period:**

Import cargo - 5 days  
Export cargo - 15 days

(b) **Storage charge for balance cargo remaining beyond the free period:**

Sl. No.	Particulars	Rate per tonne per day or part thereof (In Rs.)
(i).	1 <sup>st</sup> day to 30 <sup>th</sup> day	9.75
(ii).	31 <sup>st</sup> day to 60 days	10.23
(iii).	61 <sup>st</sup> day to 90 days	10.72

- (c) Miscellaneous charges proposed at Rs.9.60 per tonne for all miscellaneous services such as sweeping of cargo on the wharf, weighing of cargo, dust suppression, etc.

5. The proposal of the KPT was registered as a tariff case on 19 January 2010. The proposal was circulated by letter dated 21 January 2010 amongst the relevant user organizations and short listed bidders, based on the details furnished by KPT.

6. Based on the preliminary scrutiny of the revised proposal, KPT was requested to furnish the following information / clarification vide our letter dated 7 April 2010. KPT has furnished its reply under letter dated 25 June 2010. The details sought and the replies received are juxtaposed below:-

Sl.No.	Queries raised by TAMP	Reply furnished by KPT
1	As per para 6.4.1 of the feasibility report, the concessionaire has to provide, among other things, a mobile harbour crane of 100 T capacity at about 27 metre reach to handle increase in cargo even beyond the handling capacity of the terminal. KPT to state the reasons why its estimate does not include provision of a mobile harbour crane.	As per para 6.4.1. of Feasibility Report, the concessionaire is required to only design the berthing structure & approach for mobile harbour crane of 100 T capacity and not to provide for the project facilities & services. IIT, Chennai being Technical Advisor has made such provision of designing the structure even for mobile handling equipments which may require by the concessionaire to deploy either for handling cargo even beyond handling capacity of terminal or during temporary break down of shore loaders / un-loaders and/or conveyor system. Considering these aspects the cost of such mobile crane is not made under the estimate.
2	In the revised proposal, a lump sum amount of Rs. 83 crores has been provided towards various equipments required to be deployed at stacking yard. The break-up of the equipments to be provided, with item wise details, needs to be furnished alongwith documentary evidence for the unit cost.	The requisite information is being collected and will be sent shortly.
3	KPT has confirmed that the estimate of capital cost is based on prevailing market rates and the prevailing SOR of Kandla Port. Though the Port has stated that for ready reference the relevant supporting documents towards rates of various items so worked out have been enclosed to its letter dated 7 January 2010, such supporting documents have not been received till date	It is confirmed that estimate of capital cost is based on prevailing market rates and the prevailing SOR of KPT. In the earlier submitted proposal, supporting documents towards the rates for item at S. No. 1 to 6(a) of Estimate was submitted. Now, the supporting documents towards rate of items at Sr. No 6(b) and 8 are enclosed for perusal.
4	KPT has stated that the cost of dredging to be incurred by the port may be considered for arriving at the port dues under vessel related charges. KPT to confirm whether this expenditure has been considered in its	The work of capital dredging along side the jetty head can be started only after completion of the work of Jetty head and its approach. Further, the scheduled construction period of the project is 24 months. Hence, the actual cost of capital dredging to be

	impending general rate revision.	incurred on the project will be considered during the general revision of Scale of rates of Kandla Port at later stage.
5	KPT has stated that panamax vessel will contribute 60 % and handimax vessels will contribute 40% of the cargo to be handled. KPT to clarify how the vessels' share has thus been determined.	It is the first occasion when Kandla port is developing the project facilities for handling vessels having draught of 14m to 15m. Moreover, on the existing facilities for dry cargo within Kandla creek, vessels up to draught of 12m are being handled. Hence, even from the past experience of existing handling of cargo, the contribution of vessels for 14m & 15m draught cannot be arrived at. The number and size of vessels that would arrive at the proposed terminal depends upon various factors which would vary from time to time. Hence to arrive at the optimum capacity of Terminal, by considering the capacity of shore loader/unloaders, the ratio of panamax & handimax vessel as 60:40 has been taken. However, the capacity of terminal of 14 MMTPA so worked out is governed by the capacity of Stacking Yard.
6	<p>As per the norm for coal handling terminal, two numbers ship loaders / unloaders are to be provided which would achieve an output of 40000 tons per day with panamax vessels and 20000 tons per day with handimax vessels (both for loading) and 35000 tons per day for panamax vessels and 15000 tons per day for handimax vessels (both for unloading).</p> <p>While estimating the cost, the port has considered, in all, two shore unloaders of 15000 T capacity, one unloader of 10000 T capacity and one loader of 10000 T capacity. Considering the deployment of one ship loader / unloader per vessel, the terminal handling capacity has been arrived at by KPT at 15.0745 MMTPA. If, at a later date, two numbers ship loader / unloader per vessel are installed by the concessionaire, the cargo handling capacity of the terminal could increase exponentially leading to a financial windfall to the concessionaire if the upfront tariff now to be fixed is based on a conservative terminal handling capacity. It is to be recognized that the capital estimates of all civil works is considered in the proposal which constitute the major share of the capital expenses. It is also not established that installation of additional ship-shore cranes on the quay is technically not feasible. The port is, therefore, requested to revisit the optimum terminal handling capacity arrived at by it at 15.0745 MMTPA.</p>	To work out the capital cost of the project, four shore loaders / unloaders viz two shore unloader, each of 15000 T/day, one shore unloader of 10,000 T /day and one shore loader of 10,000 T/day are considered together with the four belt conveyors. However, the capacity of Terminal of 14 MMTPA so worked out is least of the capacity worked out by considering the capacity by virtue of (i) shore loaders/ unloaders, (ii) conveyors & (iii) stacking yard. Further, during operation of the terminal, the Concessionaire will have to meet with the performance standards as well as minimum guaranteed cargo as laid down in the DCA (based on MCA) failing which the concessionaire will be at default and liable to pay compensation for the same. The aforesaid both parameters, performance standards & minimum guaranteed cargo are governed by the type and capacity of handling equipment to be deployed by concessionaire. As per the provision in DCA, the concessionaire is at liberty to install the handling equipments of the type and capacity to meet with the aforesaid parameters. It should be noted that the Kandla Port is already surrounded by the state-of-art Private Ports posing stiff competition. In such circumstances, the concessionaire of the terminal will also have to offer competitive rates to attract the business. Considering this, the apprehension of financial windfall to the concessionaire on is far from truth. Regarding technical feasibility of the terminal on account of installation of additional ship-shore crane on quay is concerned, it is stated that, as per the RFP the feasibility of the project is only as preliminary reference document by way of assistance to bidders and the concessionaire is required to design the Jetty head (Quay) for the mechanization to be installed by him to meet at least with the performance standard & minimum guaranteed cargo. However, the physical parameters of the jetty head & approach are restricted.
7	Although the terminal is to cater to different types of dry bulk cargoes including coal, the	It is first occasion when Kandla port is developing the project facilities for handling only dry bulk cargo from

	<p>optimum stackyard capacity has been arrived at by the port considering the norms for calculation of optimal yard capacity at a coal terminal where three tons could be stacked per square meter area with a turnover ratio of 12 in a year. For export and import cargoes, the free period of storage of 15 days and 5 days respectively has been considered. If the turnover ratio is considered at 12 per year, the export cargo would attract demurrage for 15 days (30 days – 15 days) and the import cargo for 25 days (30 days – 5 days). At the proposed rate of Rs. 9.75 per ton per day for storage beyond the free period, the concessionaire will reap a windfall at the upfront storage rate now to be fixed. The port is, therefore, advised to consider turnover on the basis of dwell time analysis for different type of commodities.</p>	<p>vessels having draught of 14m to 15m. Moreover, on the existing facilities for dry cargo lying within Kandla creek all type of multi purpose cargo from vessels up to draught of 12m is being handled. Moreover, at present the Port does not have any dedicated terminal for handling only dry bulk cargo. Hence, even from the past experience from existing handling of cargo, the turnover on the basis of dwell time analysis for different type of commodities can not be arrived at. Hence, a Turnover ratio of 12 in a year is considered</p>
8	<p>Stacking factor of 3 T/sq.metre adopted to calculate yard capacity is prescribed in the guidelines for thermal coal. Even in case of coal, the ports like Visakhapatnam, Paradip, Tuticorin and Mormugao reported a much higher stacking factor depending on the actual already achieved, while proposing upfront tariff. It is needless to mention that stacking factor varies for different commodities. KPT may realistically assess stacking factor for each of the cargo proposed to be handled and accordingly revisit yard capacity calculation.</p>	<p>The land area on which the proposed stacking yard to be located is adjacent to sea shore. Further this land area gets submerged during the high tide twice a day. Considering the soil profile as well as location of terminal, IIT, Madras, being Technical Advisor, worked out the carrying capacity of stacking yard as 3 Tons per m<sup>2</sup>. From above it is clear that carrying capacity of stacking yard is dependant upon its location and soil profile and not dependant upon the type of cargo to be stacked. Considering this aspect, the capacity of stacking yard of proposed terminal can not be compared with that of other Ports. Further the considered stacking capacity of 3 T/m<sup>2</sup> confirms to TAMP's guidelines.</p>
9	<p>The capital estimates take into consideration cost of a 15000T ship loader / unloader @ Rs. 45 cores and 10000 T ship loader /unloader @ Rs. 35 Crores. The basis of the estimate is not explained nor is any documentary support like budgetary quotation produced. In some of the recently decided upfront tariff cases at other ports, the cost of ship loader/unloader was found to be lower than the level assumed by KPT. The capital cost reported by other ports are – Rs. 28 crores at TPT (coal), Rs. 35 crores at MOPT (iron ore), Rs. 28.90 crores at VPT (fertilizer &amp; coal).</p>	<p>The requisite information is being collected and will be sent shortly.</p>
10	<p>While arriving at the capital cost vide Annexure II and IV, the port has considered cost escalation of 10% i.e. Rs. 1584.27 lakhs, Rs. 2724 lakhs and Rs. 3483 lakhs. The Port is advised to rework the cost estimates strictly adhering to the norms for fixation of upfront tariff</p>	<p>The implementation schedule or construction period of the proposed terminal is 24 months from date of award of concession to the concessionaire. Further, as per the Ministry's guidelines (O.M. No. 1(3)/PF-II/2001 dtd 18.02.2002) completion cost should be worked out by taking into account the average rate of inflation (escalation). At the same time, the miscellaneous cost as per TAMP Guidelines does not cover the aspect of escalation. Moreover, in the Tariff Proposal for the work of "Development of 13<sup>th</sup> to 16<sup>th</sup> cargo berths", such provision for escalation was also considered.</p>

11	For 902600 square meters of land area, the port has considered under operating expenses the license fee at Rs. 10.5 per square meter. The relevant section of the SOR of KPT in this respect may please be indicated.	The Rate of Licensee Fee so considered for the land area in present proposal is as per para 2.5 (A) of Prevailing scale of Rates of KPT duly approved by TAMP
12	While calculating the cargo handling charges, port has included Rs. 265 lakhs towards maintenance dredging in the approach channel. As per the norms, for calculation of cargo handling charges dredging expenses are to be excluded. Further, it is not clear why maintenance expenditure is to be borne by the BOT operator on an asset not created by him.	The proposal seeking approval of PPPAC for subject work was discussed with Secretary (Shipping) on 20.11.09, where it was decided that the maintenance dredging alongside Jetty & approach channel should be carried out by the concessionaire. (Hence, as per the DCA, the maintenance of draught alongside the jetty head as well as in its approach is the obligation of the concessionaire for the entire period of concession. Hence, the cost of maintenance dredging is considered in the Tariff Proposal. This has further been incorporated into the DCA in view of the experience of KPT where dispute has arisen with the Terminal Operator in regard to the depth of the approach channel and the depth alongside the berth.
13	Port has proposed a single rate as composite tariff cap per ton for all types of cargoes to be handled. Since different types of cargoes are to be handled at the multipurpose berth, it is necessary to provide separate rates for different types of cargoes to be handled based on their productivity.	It is first occasion when Kandla port is developing the project facilities for handling only dry bulk cargo from vessels having draught of 14m to 15m. Moreover, on the existing facilities for dry cargo lying within Kandla creek all type of Multi purpose cargo from vessels up to draught of 12m is being handled. At present the Port does not have any dedicated terminal for handling only dr bulk cargo. Moreover, the terminal predominantly will handle dry bulk cargo such as foodgrains, fertilizer & Coal. For all these cargoes, the norms for cargo handling rates as per TAMP Guidelines are same. Hence, there is not need to have separate rates for different cargo. Hence, the proposal for single rate may be considered.
14	The port has considered the cargo handling rate of Rs. 172.85 tonne. It is necessary to provide concessional coastal rate while fixing the upfront tariff	The concessional coastal rates for handling charges are furnished.
15	In the block estimate, an aggregate of Rs. 1571.5 lakhs have been included for creation of 5 kilometre railway line from Tuna Port to back up area and 1 kilometre siding within back up area. Its not clear whether all the commodities that will be handled at the dry-bulk terminal would use the rail facility. It may be necessary to prescribe separate rates for rail borne and road bound cargo. Also it is not clear whether the concessionaire will be entitled to the railway terminal charges payable by the Indian Railways.	As per the proposal, the concessionaire will levy following charges to user to use project facility: a. Cargo handling charges b. Berth hire charges c. Storage charges d. Miscellaneous charges The above charges are calculated as per TAMP Guidelines and the calculation of these charges is no way related to the mode of transportation of cargo into / from stacking yard. Hence, it is not necessary to prescribe separate rates for rail-borne and road-bound cargo. Further, the movement of cargo either by rail or road depends upon various factors viz. availability of road – rail link upto destination of cargo within the hinterland, cost effectiveness, quantity of cargo, and resources of consignor/consignee. Hence, at this stage, the total quantum of cargo can not be bifurcated in terms of its transportation by way of Road or Railway.

		It is proposed that only KPT will be entitled to railway terminal charges payable by Indian Railway.
16	KPT has proposed the berth hire charges of Re. 0.50 per GRT per hour for foreign going vessel and Re. 0.30 per GRT per hour for coastal vessels. The methodology adopted by KPT in arriving at the berth hire charges vide Annexure II has to be modified. The berth hire charges may please be re-worked out as per the illustration given.	The berth hire charges are worked out as per the methodology so suggested.
17	Please check the calculation of storage income at the proposed storage charges duly considering the proposed free period and yard turn over of 12 considered in determining capacity. It may be necessary to recalculate the unit storage charges to adhere to the share of revenue requirement from storage.	Please refer response to query no. 7 above.

7.1. A joint hearing was held on 8 April 2010 at the KPT premises and the users/short listed bidders were present and made their submissions. Based on some of the observations made at the joint hearing, KPT agreed to have a re-look at its proposal and furnish a revised proposal, if necessary. Since the users and prospective bidders had not furnished their written comments on the proposal of the port, they were allowed one more opportunity to file their written submissions.

7.2. Gammon Infrastructure Projects Limited vide letter dated 16 April 2010 furnished its comments on the port's proposal. A copy of it was forwarded to KPT for comments. The port by letter dated 14 July 2010 offered its remarks thereon.

8. By letter dated 2 July 2010 some additional clarifications as detailed below were sought from the port. KPT has replied thereto vide its letter dated 14 July 2010. The queries raised by this Authority and the replies furnished by KPT are juxtaposed below.

Sl.No.	Queries raised by TAMP	Reply furnished by KPT
1	As per KPT's proposal dated 7 January 2010, the cost of handling equipments towards shore loader, unloader and conveyors aggregates to Rs. 325 crore which includes Rs. 83 crores towards handling equipments at the stacking yard. The cost of handling equipments at the stack yard constitutes over 25 % of the entire handling equipments. In our letter dated 7 April 2010, KPT was requested to furnish the break-up of the equipments to be provided at the stacking yard with item wise details alongwith documentary evidence. KPT has reported that the requisite information is being collected and it will be furnished in due course. Kindly note that the upfront tariff to be approved has to be arrived at after estimating all the elements of costs and hence the port's proposal cannot be finalized till the details called for are received.	The cost breakup of various handling equipments amounting to Rs. 83 Crores is furnished below:- (a) Two reclaimers Rs. 25.12 crores (b) Two wagon tippers Rs. 8 crores (c) 2 stackers Rs. 36 crores (d) 3 cranes Rs. 1.70 crores (e) 4 payloaders Rs. 1.36 crores (f) Workshop equipment Rs. 1.13 cr (g) Switchgears Rs. 10.28 cr.
2	KPT has stated that the basis of estimation of the capital cost of the ship loader and	Despite vigorous efforts made by the port to collect the budgetary offers from the

	unloader is being collected and it will be submitted to this Authority shortly. In this respect, please refer to Sr. No. (i) above.	manufactures, KPT is unable to get any details.
3	KPT has been requested to furnish relevant supporting documents towards rates of various items included in the cost estimates. KPT has only furnished the item-wise rate analysis. The basis on which such rate analysis has been carried out has not been furnished. KPT is once again requested to furnish the relevant supporting documents considered for arriving at the rates of various items included in the cost estimate.	The rate analysis details are furnished.
4	Presuming that the concessionaire could increase the cargo handling capacity by installation of additional ship loader / unloader per vessel, the port was requested to revisit the optimum terminal handling capacity arrived by it at 15.0745 MMTPA. KPT has not addressed the issue raised. In this context the port is informed that the upfront tariff now to be fixed would apply in all terminals that are bid out subsequently during the next five years for handling identical commodities. While fixing the upfront tariff, this Authority has to follow a normative cost based approach, recognizing the capital and operating costs estimated based on the norms set by the guidelines adopted. Since it has not been established that installation of more than one loader / unloader at the 4 berth configuration is technically not feasible, the response given by KPT about minimum guarantee conditions / performance standards to be set through Concession Agreement cannot only be the ground for accepting the optimal capacity assessed by the Port.	The Kandla Port, located in the creek, is not capable of handling vessels of draught more than 13m and hence it is proposed to develop the port at Tekra to handle vessels of draught 15m. The front face of the berth is designed for 15m draught. The berth width 60m is required considering the soil condition and earthquake zone V. Since 60m width of the berth is available, the port has proposed to use the rear side of the berth also for handling vessels. Considering the stable slope below the berth the rear side is designed for handling 14m draught vessels. However the rear berths are proposed to handle fertilizer, salt, wheat etc and these cargoes are generally transported in handy/handymax vessels. Hence the two rear berths capacity is estimated as 4 MMTPA and considering the present cargo potential the two front berths capacity estimated as 10 MMTPA, totaling the terminal capacity at 14 MMTPA. It is feasible to increase the capacity by providing additional equipments at a later stage when the traffic increases and hence it is proposed that when there is an increase in the traffic beyond 14 MMTPA, the KPT may come to TAMP for revision of the rate.
5	The port was advised to re-consider the turnover ratio of 12 per year after carrying out a dwell time analysis of different commodities. KPT has replied that the turnover on the basis of dwell time analysis for different type of commodities cannot be arrived at since the port does not have presently any dedicated terminal for handling only dry bulk cargo. KPT has further stated that Table 2 of Annexure III to the TAMP guidelines considers a turnover ratio of 12 in a year. KPT is informed in this context that Table 2 ibid pertains to a coal terminal whereas the terminal under consideration is to cater to different types of dry bulk cargo including coal. In our letter dated 7 April 2010, it was pointed out that if the turnover ratio was taken at 12 per year the export / import	The proposed dry bulk terminal is envisaged to handle all type of dry bulk cargo including coal. However, there is no specific guidelines of TAMP to arrive the tariff for such dry bulk terminal. Coal being a dry bulk cargo, as per the guidelines of TAMP the turnover ratio for coal terminal is considered. To carry out a dwell time analysis of different commodities, the relevant data of past experience from a dedicated dry bulk terminal is necessary. It is the first occasion when Kandla Port is developing a project for handling only dry bulk cargo from vessels having draught of 14m to 15m. It is now considered that 60% of the cargo will be evacuated from the stack yard within the free period and remaining 40% cargo will stay beyond free period, the majority of which will be cleared within the period of 10 days from free



	<p>cargoes would attract demurrage for 15 / 25 days and at the proposed rate of Rs. 9.75 per tonne per day for storage beyond the free period, the concessionaire will reap a windfall. KPT was hence requested to check the calculation of storage income at the proposed storage charges duly considering the proposed free period and yard turnover of 12 considered in determining the capacity. The Port was also requested to recalculate the unit storage charges to adhere to the share of revenue requirement from storage. In its reply dated 25 June 2010, KPT has not furnished any clarification on these points. Port is requested to comply.</p>	<p>period.</p>
6	<p>Pointing out the higher stacking factor of coal achieved at Visakhapatnam, Paradip, Tuticorin and Mormugao, KPT was requested to realistically assess the stacking factor for each of the cargoes proposed to be handled and to revisit the yard capacity calculations. It is noted that KPT has not made any attempt to reassess the yard capacity stating that the proposed stacking yard being adjacent to the seashore would submerge twice in a day during the high tides. It is not understood how an area which is certain to submerge in the sea water twice per day can function as a stack yard for all types of dry bulk cargoes including fertilizers and foodgrains.</p>	<p>Carrying capacity of stacking yard is dependant upon its location &amp; soil profile as well as its development irrespective of cargo to be stacked thereon. The proposed land area for stacking yard, which is adjacent to sea shore will be reclaimed to increase its level well above the highest high sea water level so that all types of cargoes can safely be stacked at all the times. The 80 hectares stack yard area provided is designed for 3T/m<sup>2</sup> considering the site specific soil conditions. After such reclamation, the stacking yard will be provided with suitable ground improvements by way of construction of sub-base, base and crust to enhance carrying capacity of the yard. The considered stacking capacity of 3 T/m<sup>2</sup> confirms to the TAMP's guidelines. IIT Chennai, the consultant, has informed that without substantial further investment it may not be possible to increase the stacking capacity and the stacking capacity 3T/m<sup>2</sup> is for all cargoes irrespective of the weight or specific gravity of the cargo and the stacking capacity is only the load bearing capacity of the yard.</p>
7	<p>The Port was advised to rework the cost estimates without considering a cost escalation of 10%. KPT has stated that the miscellaneous cost as per the TAMP guidelines does not cover the aspect of escalation. The port is once again requested to update the capital cost to the prevailing rate strictly adhering to the norms for fixation of upfront tariff.</p>	<p>The implementation schedule period of the proposed terminal is 24 months from date of award of concession to the concessionaire. As per the Ministry's guidelines (O.M.No. 1(3)/PF-II/2001 dtd 18.02.2002) completion cost should be worked out by taking into account the average rate of inflation (escalation). At the same time, the miscellaneous cost as per TAMP guidelines does not cover the aspect of escalation.</p>
8	<p>It is reiterated that since different types of cargoes are to be handled at the multipurpose berth, it is necessary to provide separate rates for the different types of cargoes to be handled based on their productivity.</p>	<p>The proposed terminal predominantly will handle dry bulk cargo such as food grains, salt, fertilizer, fertilizer raw material &amp; coal. For all these cargoes, the norms for cargo handling rates as per TAMP Guidelines are same. Hence, there is no need to have separate rates for different cargo. Hence, the proposal for single rate may be considered. As per feasibility report apart from the cargos mentioned above iron ore is to be handled at the terminal. Since</p>

	KPT is not expecting to handle any substantial ore in the near future, the rate for handling of iron ore may not be considered.
--	---

9. (a) An officer level meeting was held on 16 July 2010 when KPT was asked to clarify why L shape of berthing structure is not viable and why the number of shore loaders and unloaders is restricted to four. KPT under letter dated 21 July 2010 forwarded the opinion of IIT Chennai as regards to the necessity to have a T shaped berthing structure. IIT Chennai in its letter dated 21 July 2010 addressed to KPT has stated that T shaped jetty with two front berths are essential in a tidal port like Kandla to handle 10 million tonnes where the rear portion of the jetty will handle only 4 million tonnes of cargo. According to the technical advice rendered by the IIT Chennai, construction of L – shape jetty in the 1<sup>st</sup> phase and converting to T – shape jetty in the next phase would be very expensive and L – shape jetty is not viable as the rear berth of such jetty cannot be used for handling bigger size vessels at all tides. In the opinion of IIT Chennai, any shape other than T – shape will not only be expensive but also will not be environment friendly.
- (b) The letter dated 21 July 2010 did not answer to the query as to why the number of shore loaders and unloaders are restricted to four. The port was reminded to furnish its comments in the matter. In reply, KPT under letter dated 5 August 2010 has forwarded the opinion of IIT Chennai in this respect. IIT Chennai in its letter dated 4 August 2010 to KPT has stated that as per the Feasibility Report for the subject work, it is envisaged to handle dry bulk cargo to the tune of 14 MMTPA. When there is no traffic potential, assessing the capacity strictly as per the normative level will only make the proposed investment unattractive. Further, the MGT to be claimed from the concessionaire is to be linked to capacity. Normative level of capacity calculated without the adequate cargo support may only pushup the MGT level, achievements of which again would be unrealistic if cargo support does not materialize. The considered four numbers of shore loaders / unloaders in the Tariff proposal are sufficient and in line with the proposed envisaged handling capacity of 14 MMTPA of the terminal. Hence, at present only four shore loaders / unloaders are considered in the tariff proposal. However, it is feasible to increase the capacity of providing additional equipment at later stage when the traffic increases beyond 14 MMTPA and at that time the KPT may come to TAMP for revision of rates.
10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>
11. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:
- (i) Although the KPT has requested this Authority to fix upfront tariffs for a dry bulk terminal near Tuna at port of Kandla, it was clarified to the port that as per clause 2.2 of the guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at Major Port Trusts of February 2008 the tariff caps to be prescribed now would not only be applicable to the dry bulk terminal but would also be applicable to all the projects bid out subsequently for identical cargoes at the Kandla Port during the next five years. In fact, this Authority in its Order No. TAMP/35/2008-KPT dated 30 September 2008 had accorded approval to the upfront tariff schedule for handling of foodgrains and fertilizers, thermal coal, coal (other than thermal coal), limestone, minerals, sugar, salt and other break-bulk cargoes like steel and bagged cargo and timber logs at the multipurpose cargo berths proposed to be developed under PPP mode at the KPT. KPT now envisages handling foodgrains, salt, fertilizer, fertilizer raw

material and coal at the proposed terminal at Tuna for which upfront rates are already available vide Order dated 30 September 2008. In this respect KPT has clarified that the four multipurpose cargo berths for which upfront tariff has already been fixed under Order dated 30 September 2008 are to be located at the Kandla Port (i.e. within the existing Kandla port complex) whereas the dry bulk terminal proposed to be created near Tuna is a green field project as it will be located outside the Kandla creek about 17 kms on west of mouth to Kandla Creek off Tekra and no basic infrastructure whatsoever is presently available thereat. The multipurpose cargo berths to be developed inside the Kandla port complex can straight away benefit from the existing rail connectivity available within the Kandla port, whereas the dry bulk terminal at Tuna has to create about five kilometres rail line from the terminal to the backup area and one kilometre rail sidings within the backup area. Moreover, according to Kandla Port trust, the cargo handling methods at the proposed two terminals would differ as the equipment proposed to be deployed at the multipurpose cargo berths within the Kandla complex are level luffing wharf cranes with grab / hook attachments, forklift trucks and payloaders, whereas the equipment proposed to be installed at the dry bulk terminal at Tuna are shore loader, shore unloader, conveyors, reclaimers, wagon tippler, stacker, cranes, payloaders and dozers. Considering the fact that the dry bulk terminal near Tuna is a green field project and the cargo handling methodology of the two terminals differs, this Authority is inclined to accede to the request of KPT to accord approval to separate upfront rates applicable for the proposed dry bulk terminal at Tuna.

- (ii). The port initially envisaged handling of dry bulk cargoes viz. coal, iron ore, fertiliser, wheat etc., at the dry bulk terminal. KPT subsequently vide letter dated 14 July 2010 has informed that it does not expect iron ore traffic at the terminal. Handling rates for dry bulk cargoes are prescribed in the guidelines for a multipurpose terminal. But, the port has considered the handling rates prescribed in the guidelines for coal since these cargoes are to be handled through ship loaders / unloaders. In this regard, it is noteworthy that the guidelines do not specify any separate norms for mechanised handling commodities like fertiliser, foodgrain, etc. Since the handling methodology would be akin to coal terminal for which norms are set out in the guidelines, it is found appropriate to adopt them in case also. It may be relevant here to point out that certain deviations made by the port, as listed below, from the norms applicable for coal terminal:

- (a) The guidelines for coal terminal require the optimal capacity of terminal to be determined based on lower of the two capacities i.e. optimal quay capacity and optimal yard capacity. While arriving at the optimal terminal capacity, the port has also factored the capacity of the conveyors to be installed, which is not envisaged by the guidelines.
- (b) The norms for coal terminal prescribe two ship unloaders per berth. As against this, the port has considered three ship unloaders and one ship loader i.e. total 4 numbers for four berths.
- (c) KPT has not proposed differential handling rates for different cargo items based on the individual productivity level.
- (d) KPT has considered the yearly maintenance dredging expenditure in the operating costs.

(iii) Optimal Quay Capacity

- (a) Although different types of dry bulk cargoes will be handled at the proposed terminal, the port has considered the normative handling

rate prescribed for coal in the guidelines for quay capacity calculation since all these cargoes are to be handled through ship loaders / unloaders. According to KPT at the proposed terminal 60% of the cargo would be handled by panamax vessels and 40% by the handysize and handimax vessels. As per the norm for coal handling terminal, two numbers ship loaders / unloaders are to be provided which would achieve an output of 40000 tons per day with panamax vessels and 20000 tons per day with handimax vessels (both for loading) and 35000 tons per day for panamax vessels and 15000 tons per day for handimax vessels (both for unloading). The proposal envisages installation, in all, of two shore unloaders of 15000 T capacity, one unloader of 10000 T capacity and one loader of 10000 T capacity. Considering this composition of deployment of one ship loader / unloader per vessel, the terminal handling capacity has been arrived at by KPT at 15.0745 MMTPA as shown in Annex I.

- (b) It is significant here to point out that the deviation proposed by the KPT in the number of loader / unloader will have a major impact on the optimal capacity of the terminal. The major portion of the capital expenditure relates to the civil works which are captured in the estimates submitted by the port. Thus, by adding few more handling equipments, an operator can significantly improve upon the capacity of the terminal, which may provide an undue advantage to the operator. This point was repeatedly stressed by this Authority and the port was advised to revisit the equipment configuration and the terminal capacity assessed by them.

KPT has stated that the proposed dry bulk terminal will handle vessels of 15 m draught in the front. As a berth width of 60m is required due to the soil condition and earthquake parameters, the port has proposed to use the rear side of the terminal also for handling vessels. The rear side is designed for handling 14m draught vessels, mainly handysize / handymax vessels carrying fertilizer, salt, wheat etc. The two front berths capacity is estimated at 10 MMTPA and the two rear berths' capacity at 4 MMTPA totaling the terminal capacity to 14 MMTPA. According to the port, it is feasible to increase the capacity by providing additional equipments at a later stage when the traffic potential increases. For this reason KPT has proposed that when there is an increase in the traffic beyond 14 MMTPA, it would come to this Authority for review of the rates.

The port has admitted that the operator is at liberty to install the handling equipment of any type and capacity of his choice but has not revised the optimal capacity calculation which is based on the feasibility report prepared by IIT Chennai. The port was also advised by us to revisit its proposal to have four berths for the proposed terminal. Based on a technical advise rendered by IIT Chennai, the port has informed that T-Shape jetty with two front berths are essential in a tidal port like Kandla to handle 10 million tonnes. The rear portion of the jetty will only handle 4 million tonnes of cargo. According to the technical advise rendered by the IIT Chennai, construction of L – Shape jetty in the 1<sup>st</sup> phase and converting to T-shape jetty in the next phase would be very expensive and L – shape jetty is not viable as the rear berth of such jetty cannot be used for handling bigger size vessels at all tides. In the opinion of IIT Chennai, as brought out by KPT, any shape other than T-shape will not only be expensive but also will not be environment friendly.

IIT Chennai has also confirmed the traffic potential assessed by it would only be around 14 MMTPA. When there is no traffic potential,

assessing the capacity strictly as per the normative level and incurring capital expenditure to meet such level will only make the proposed investment unattractive. Further, the MGT to be claimed from the concessionaire is to be linked to capacity. Normative level of capacity calculated without the adequate cargo support may only pushup the MGT level, achievements of which again would be unrealistic if cargo support does not materialise. Four numbers of shore loaders / unloaders as considered in the Tariff proposal are sufficient and in line with the proposed envisaged handling capacity of 14 MMTPA of the terminal. However, it is feasible to increase the capacity of providing additional equipment at later stage when the traffic increases beyond 14 MMTPA and at that time the KPT could come to TAMP for revision of rates.

(iv) Conveyors Optimal Capacity

While determining the optimal capacity of the dry bulk terminal, the Port has also considered the handling capacity of the conveyors to be installed – 2 Nos each of 1000T per hour in front and 2 Nos each of 750 tonnes per hour on rear of jetty head - at 21.46 MMPT per annum, though no norm has been prescribed in the guidelines for considering the capacity of the conveyors while fixing the upfront tariff.

The port has clarified that due to the different types of cargoes to be handled, the present capacity of the conveyor system of 2 x 1000 TPH is estimated at 10 MMTPA and that of the conveyor system of 2 x 750 TPH at 4 MMTPA. According to IIT Chennai, capacity can be increased only by construction of a new conveyor system supported by additional approach jetty.

(v) Optimal Yard Capacity

- (a) Of the 800000 sq. meter of the backup area 240000 sq. meter has been provided for construction of roads, rails, custom fencing etc leaving 5,60,000 sq. meter area for stacking of cargo. Although the terminal is to cater to different types of dry bulk cargoes including coal, the optimum stackyard capacity has been arrived at by the port considering the norms for calculation of optimal yard capacity of a coal terminal where 3 tons of cargo could be stacked per square meter area with a turnover ratio of 12 in a year. KPT has arrived at the optimal capacity of the stacking yard at 14000000 tonnes as under:-

$560000 \text{ sq feet} \times 70\% \times 12 \times 3 = 14112000 \text{ tonnes rounded of to } 14000000 \text{ tons per annum.}$

- (b) Stacking factor of 3 tons per sq. metre adopted to calculate yard capacity is prescribed in the guidelines for thermal coal. Even in case of coal, the ports like Visakhapatnam, Paradip, Tuticorin and Mormugao are reported to have achieved much higher stacking factor vis-à-vis the factor considered while proposing their upfront tariff. Since stacking factor varies for different commodities, KPT was advised to realistically re-assess the stacking factor for each of the cargo proposed to be handled and revisit the yard capacity calculation. In reply, KPT has pointed out to the soil condition and informed that the yard could be designed only with a load factor of  $3\text{T/m}^2$ . KPT, based on the analysis of IIT Chennai, has stated that without substantial further investment it may not be possible to increase the stacking capacity and the stacking capacity  $3\text{T/m}^2$  is for all cargoes irrespective of the nature of the cargo.

(vi) Optimal Capacity of the Terminal

The optimal capacity of the terminal has been estimated by KPT at 14000000 tons per annum being the lower value of the optimal quay capacity (15074500 tons) and optimal stacking yard capacity (14112000 tons rounded off to 14000000 tons). For the reasons advanced by KPT as detailed in sub-paras (iii) to (v) above, this Authority accepts the capacity of the terminal as 14112000 tons for the purpose of setting upfront tariff caps with a specific stipulation that the tariff caps approved will be subject to review when actual traffic handled exceeds the optimal capacity considered in this exercise. The port has undertaken to file a proposal for review of tariff at that time. The port is advised to incorporate an appropriate clause to this effect in the RFP documents to be issued and in the BOT agreement to be signed with the successful bidder.

(vii) Capital Cost

KPT in its initial proposal dated 7 October 2009 had estimated a capital cost of Rs. 882.23 crores consisting of Rs.679.93 crores for cargo handling activity (i.e. Rs.341.12 crores towards civil structures plus Rs.338.81 crores as equipment cost) and Rs.202.30 crores for construction of berth. The port subsequently revised the construction cost to Rs. 899.97 crores as detailed below:-

	Rs. In Crores
1. <u>Civil Structure</u> (consisting of berth approach, storage yard, roads, railtracks, building, water supply, sewage, custom fencing wall, firefighting arrangements, environmental measures and cost escalation of 10%)	314.66
2. <u>Equipment Costs</u> (consisting of Shore loader, Unloader, Conveyors, equipments at Stacking yard, Power and Lighting, Communication and cost escalation of 10%)	402.33
3. <u>Berth Construction cost</u> (including cost escalation of 10%)	182.98
Total	899.97

The port has not substantiated the capital estimates with necessary documentary support. The port has informed that despite vigorous efforts it could not get budgetary quotations from the manufacturers. Based on the confirmation given by the port that capital estimates reflect the prevailing market rates, the estimates are relied upon subject to the modification discussed below :

- (a) The port has considered an element of cost escalation at 10% in the capital estimates. KPT has sought to justify its estimates on the ground of the possible escalation in cost during construction period

and cited a Government instruction requiring to work out completion cost duly taking into account the average rate of inflation. The Government instruction quoted by the port was issued in 2002, whereas the upfront tariff guidelines issued by the Government is of 2008. Since tariff caps to be approved by this Authority will be indexed to inflation as per clause 2.8 of the tariff guidelines dated 26 February 2008, the capital cost of the terminal estimated at Rs.899.97 crores by the port has been reckoned at Rs. 818.16 crores (Rs.651.81 crores for cargo handling activity and Rs.166.35 for construction of berth) without considering the 10% provision for possible cost escalation in future.

- (b) The capital estimates include Rs.911 lakhs towards creation of 5 kilometre railway line and Rs.660.50 lakhs for creation of 1 kilometre siding within the back up area. It was not clear whether all the commodities that will be handled at the dry-bulk terminal would use the rail facility. KPT is of the view that the concessionaire will levy cargo handling charges, berth hire charge, storage charges and miscellaneous charges which are in no way related to the mode of transportation of cargo into / from stacking yard and hence it is not necessary to prescribe separate rates for rail-borne and road-bound cargo. The upfront tariff guidelines do not explicitly envisage recognition of capital cost on railway infrastructure, though cost wagon tipping system is providing for. Considering the fact that the estimated expenditure on Railway infrastructure is around 2% of the total capital cost and the proposed facility is to be developed in a green field site where full fledged evacuation facilities are not already available. The proposed expenditure is considered as a part of capital estimate.

(viii) Operating Costs

- (a) KPT has calculated the operating costs as under:-
- (i) Power costs is estimated adopting the consumption norms prescribed for coal handling terminal i.e. 1.4 units per ton and the unit rate of power at Rs. 7/-.
  - (ii) Repairs and maintenance of civil construction at 1% of capital cost.
  - (iii) Repairs and maintenance on equipments at 7 % of capital cost.
  - (iv) Expenditure on insurance at 1% of the capital cost.
  - (v) The depreciation on civil structure has been provided taking the life as 30 years.
  - (vi) The depreciation on equipment has been provided at 10.34% p.a. considering that the terminal will be working round the clock.
  - (vii) License fees for the land area at Rs. 10.50 per square meter per month as per the prevailing SOR of KPT.
  - (viii) Other expenses at 5% gross fixed assets value.
  - (ix) Maintenance dredging expenditure alongside the jetty and approach channel at Rs.265 per cubic metre based on the

decision taken by the Central Government that the maintenance dredging would be carried out by the concessionaire.

- (b) While calculating the operating cost relevant for cargo handling and berthing, the port has included Rs.265 lakhs and Rs.2120 lakhs respectively per annum towards maintenance dredging in the approach channel. The estimated maintenance dredging cost has been arrived at the rate of Rs.265 per cubic meters based on a recent maintenance dredging contract awarded by the port. KPT was requested to clarify why maintenance expenditure is to be borne by the concessionaire on an asset not created by him. The port informed that while granting approval of PPPAC for the subject work it has been decided by the Central Government that the maintenance dredging alongside jetty & approach channel should be carried out by the concessionaire for the entire period of concession. It is to be noted that no expenditure on dredging, whether capital or revenue, can be considered while determining the cargo handling charges as the dredging expenditure is one related to vessels. In the stated circumstances, the annual cost of maintenance dredging has been considered as a part of the operating cost while arriving at the upfront berth hire charges for the reasons elaborated in para (xiii) (a) below and not for arriving at the cargo handling charges as proposed by the port.
- (c) License fee for the 902600 sq. meters land area is estimated by KPT at Rs.10.50 per square meter per month based on the rate of storage fees on general cargo prescribed in the existing SOR of Kandla Port Trust (Rs.105 per 10 square meter for occupation beyond 180 days). The guidelines require License fee for lands to be calculated as per the Scale of Rates of the Port Trusts. It is needless to mention that rate as applicable for the relevant land should be considered. The present proposal of the port is for fixing the upfront tariff applicable to a dry bulk terminal off Tekra near Tuna which will be about 17 Kilometres on west of mouth to Kandla creek. The existing Scale of Rates of KPT prescribes separate rates for Tuna under chapter-V. Sl. No. (1) of Schedule V specifies rental for open space at Rs.7.50 per 10 sq. mt. per month. The estimated License fee calculated by KPT by adopting Licence Fee prescribed for Kandla lands is modified accordingly with reference to the specific rate prescribed in the Scale of Rates for Tuna.
- (ix). A statement, attached as **Annex-I** gives the computation of upfront tariff in respect of the dry bulk terminals as furnished by KPT, and considered in this analysis. The statement reveals that after providing ROCE of Rs. 10429 lakhs at 16% on a capital base of Rs. 65181 lakhs and taking the operating cost at Rs.12945 lakhs, the annual revenue requirement for cargo handling operation as Rs.23374 lakhs. Though operational norms applicable for a coal terminal is considered for calculation of capacity in view of deployment of loaders / unloaders, the port has adopted revenue apportionment formula prescribed for multipurpose berths and accordingly apportioned the annual revenue requirement among cargo handling, storage and miscellaneous charges in the ratio of 90:5:5. To meet the revenue requirement of Rs.21036.60 lakhs (90% of Rs.23374 lakhs stated above) the per tonne handling charges works out to Rs.155.27 for foreign cargo and the corresponding concessional coastal rate per tonne works out to Rs. 93.16.
- (x). The port has proposed a single rate as composite tariff cap per ton for all types of cargoes to be handled. The argument of the port is that handling norms prescribed for a multi purpose berth club different types of dry bulk



cargo together and set the same output norm for such cargoes. In this case also, the same output norm is followed for all dry bulk cargo, albeit at a higher level due to the proposed deployment of higher capacity loaders / unloaders. Since output norms for different commodities would be the same, the handling charges need not be different. Accordingly, a common handling rate for the commodities viz. foodgrains, salt, fertilizer, fertilizer raw material and coal to be handled at the dry bulk terminal off Tekra is approved.

- (xi). As per the norms for a multipurpose berth, Storage charge is leviable for storage of cargoes at the transit area beyond the allowable free period of 5 days for import cargo and 15 days for export cargo. The revenue requirement of Rs.1168.70 lakhs (5% of Rs.23374 lakhs) towards storage charges has to be met from the cargo that may remain after the permitted free period of 5 days for import cargo and 15 days for export cargo. The port had initially proposed storage charges at the rate of Rs.9.75 per ton per day or part thereof for the first 30 days on the cargo that may remain in the transit area after the admissible free period with escalated rates for the subsequent slabs. As it was found that the demurrage rate proposed by the port would far exceed the revenue requirement, KPT was advised to carry out a dwell time analysis. The port, though expressed its inability to carry out such an exercise, has furnished a revised calculation vide letter dated 14 July 2010 based on the presumption that 60% of the cargo will be evacuated within the free period and balance 40 % will stay beyond the free period, of which the majority will be cleared within ten days after the free period. As per the revised calculation, of the 14112000 tons of cargo proposed to be handled at the terminal, only 5644800 tons (40% of 14112000 tons) will be subjected to the payment of demurrage charges. The revenue requirement of Rs.1168.70 lakhs will be met if these 5644800 tons of cargo gives on an average revenue of Rs.20.70 per ton. Presuming that the balance cargo remains in the transit area on an average for 10 days, the revenue requirements can be met by levying a storage charge of Rs. 2.07 per ton per day on the cargoes lying at the transit area for the first 10 days after the free period. Some cargo may overstay even beyond the said period of ten days. As a deterrent to such over stayal, it is necessary to prescribe demurrage charges at higher rates. This Authority, therefore, approves a levy of Rs. 2.07/-, Rs. 4.14/- and Rs. 6.21/- per tonne respectively for storage between 11<sup>th</sup> day to 20<sup>th</sup> day, 21<sup>st</sup> day to 30<sup>th</sup> day and beyond 31<sup>st</sup> day in respect of cargoes remaining in the transit yard after the prescribed free period.
- (xii). The revenue requirement towards miscellaneous charges also works out to Rs. 1168.70 lakhs (5% of Rs. 23374 lakhs). For meeting the expenses not covered under cargo handling and storage charges, this Authority accords approval to a tariff cap of Rs. 8.28 per tonne as miscellaneous charges.
- (xiii). (a) The estimated cost of capital dredging alongside the berth amounts to Rs.187.82 crores and at the approach channel Rs. 30.33 crores. In this project, the capital dredging aggregating Rs. 218.15 crores has to be carried out by the port. As mentioned earlier, the Central Government has reportedly taken a decision that maintenance dredging alongside the berth and approach channel be carried out by the concessionaire. According to the norm, the operating cost to be considered while calculating the berth hire is at 1% of the cost of construction of the berth and cost of capital dredging. Accordingly, the normative cost of maintenance dredging works out to Rs.2.18 crores (1% of Rs.218.15 crores) whereas KPT has estimated the maintenance cost at Rs. 23.85 crores. KPT vide its letter dated 15 July 2010 has clarified that since the terminal to be constructed is in the open sea, both IIT Madras and CWPRS, Khadakwasla, have estimated that 9 lakh cubic metres per year have to be dredged towards maintenance. In view of the technical justification furnished

by the port. Rs. 23.85 crores towards maintenance dredging is considered under operating expenditure relevant for fixing berth hire charges.

- (b) The guidelines require the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost. In its revised proposal, the KPT has considered insurance @1% and depreciation @3.34% on the aggregate capital cost relating to construction of berth while estimating the annual revenue requirement of berthing service apart from the prescribed norm of 1% towards maintenance and dredging.

Although, the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire for the coal, iron ore & multipurpose cargo berth terminals at various ports, this position was recognised by this Authority and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost at 1% and depreciation @3.34% of the capital cost may be considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service.

- (c) The capital cost of the berth is estimated at Rs.16635 lakhs. Considering the (i) repairs and maintenance cost, (ii) insurance and (iii) depreciation at 1%, 1% and 3.34% respectively of the capital cost and the annual maintenance dredging at Rs. 2385 lakhs, the operating cost of the berth works out to Rs. 3273 lakhs. After providing ROCE of Rs. 2662 lakhs at 16% on the capital cost of Rs. 16635 lakhs and taking the operating cost at Rs.3273 lakhs, the revenue requirement for the berth operation works out to Rs.5935 lakhs.

- (xiv) As per clauses 4.3 and 6.1.2 of the tariff guidelines notified in the Gazette of India on 31 March 2005, concessional tariff has to be prescribed for coastal cargoes (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pallets) and coastal vessels which should not exceed 60% of the normal cargo / vessel related charges. KPT initially had not proposed any coastal rates. As the terminal will handle both foreign and coastal vessels it is necessary to provide concessional coastal rates both for cargo and vessel related charges.

- (xv) (a) Normally vessel related charges for foreign going vessels are denominated in US dollar terms by converting the rupee value to dollar terms by applying the Re-Dollar exchange rate prevailing at the time of notification of the relevant tariff order. This Authority while finalising the upfront berth hire rates in the past has, however, taken the view that this approach is not appropriate in the upfront tariff cases which will have a validity of 30 years. It has been then decided that applying a WPI based escalation on a foreign currency is not correct as the foreign exchange variation over the next 30 years cannot be predicted and in case of any abnormal variations, either the users or the operator will have to bear the incidence, depending on which side the appreciation takes place. The upfront berth hire charges in respect of the the dry bulk terminal at Tuna are, therefore, denominated in Rupee term only.

- (b) The port in its letter dated 15 July 2010 has informed that the ship-day output of the terminal with four vessels working would be 55000 tons. KPT has estimated that 10% of the vessels calling at the terminal would fall under coastal category. The computation of upfront berth hire of the dry bulk terminal is attached as Annex - II as per which, to meet the revenue requirement of Rs. 5935 lakhs per annum, the rate on foreign going vessel will be Re. 0.49 per GRT per hour and the corresponding concessional coastal rate will be Re. 0.29 per GRT per hour.

11.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2010 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

11.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operators shall approach this Authority for notification of the Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

11.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operators.

11.4. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operators are expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

11.5. The actual performance of the private operators will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the Kandla Port Trust. If any action is to be taken against the private operators, the Kandla Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

11.6. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the Kandla Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

11.7. The upfront tariff fixation has been carried out with the assumption that the optimal capacity of the terminal as 14112000 tons due to lower level of equipment deployment proposed by the Port for the reasons explained earlier. This Authority makes it clear once again that the upfront tariff caps fixed now will be subject to review any time during the concession period, if it is found that the actual traffic handled exceeds the optimal capacity determined in this exercise and accordingly advises KPT to monitor the position and file a suitable proposal for resetting the tariff at the appropriate time.

12. In the result, and based on the discussion above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the schedule of tariff caps for Dry Bulk Terminal off Tekra near Tuna at port of Kandla attached as Annex - III.

RANI JADHAV, Chairperson  
[ADVT. III/4/143/10-Exty.]

## ANNEX - I

**FORMULATION OF UPFRONT TARIFF FOR THE DRY BULK TERMINAL  
OFF TEKHRA NEAR TUNA AT KANDLA PORT**

Sr.No.	Particulars	As estimated by KPT	As considered by TAMP
<b>A.</b>	<b>Capacity</b>		
	(a). Panamax vessels to be handled at the terminal	60%	
	(b). Handysize and Handimax vessels to be handled at the terminal	40%	
	(c). Handling (loading) rate for panamax size vessel (tonnes per day)	40000	
	(d). Handling (unloading) rate for panamax size vessel (tonnes per day)	35000	
	(e). Average handling (loading/unloading) rate for panamax size vessel (tonnes per day)	37500	
	(f). Handling rate for panamax size vessel per ship loader / unloader per berth / vessel (tonnes per day)	18750	
	(g). Handling (loading) rate for handysize and handimax size vessel (tonnes per day)	20000	
	(h). Handling (unloading) rate for handysize and handimax size vessel (tonnes per day)	15000	
	(i). Average handling (loading/unloading) rate for handysize and handimax vessel (tonnes per day)	17500	
	(j). Handling rate for handysize and handimax size vessel per ship loader / unloader per berth / vessel (tonnes per day)	8750	
	(k). Optimal capacity of terminal as worked out by KPT (tonnes per annum) [(60% x 18750) + (40% x 8750)] x 365 days x 70% x 4 vessels	15074500	
	(l). Optimal capacity of stacking yard as estimated by KPT (Tonnes per annum)  70 % x 560000 m <sup>2</sup> (net area for stacking cargo) x 12 months x 3 tonnes (quantity that can be stacked per square meter.)	14112000	
	(m). The optimal capacity of the terminal as considered by KPT, being the lower value of the optimal quay capacity and optimal stacking yard capacity. (tonnes per annum)	14112000 Say 14000000	
	(n). Optimal capacity considered for fixing the upfront tariff (tonnes per annum.)	14,000,000	14112000
<b>B.</b>	<b>Capital Cost of the terminal (Rs. in lakhs)</b>		
(i).	Civil Structure	31466	28605
(ii).	Equipment Cost	40233	36576
	Total Cost	71699	65181
<b>C.</b>	<b>Operating Cost of the terminal (Rs. in lakhs)</b>		
	(a). Power	1372	1372
	(b). Repairs and Maintenance - Civil	315	286
	(c). Repairs and Maintenance - Mechanical	2816	2560

	(d). Insurance	717	652
	(e). Depreciation	5209	4735
	(f). License fee	1137	81
	(g). Other expenses at 5% of capital cost	3585	3259
	(h). Maintenance Dredging in approach channel	265	
	Total [(a)+(b)+(c)+(d)+(e)+(f)+(g) + (h)]	15416	12945
<b>D.</b>	<b>Revenue Requirement for cargo handling (Rs. in lakhs)</b>		
(i).	Operating Cost	15416	12945
(ii).	ROCE @ 16% of capital cost	11472	10429
	Total Revenue Requirement	26888	23374
<b>E.</b>	<b>Tariff (Rs. per ton)</b>		
(i).	Handling Charges	172.85	
	Foreign		155.27
	Coastal		93.16
(ii).	Storage Charges	9.60	2.07
(iii).	Miscellaneous Charges	9.60	8.28
<b>F.</b>	<b>Capital Cost of Berth (Rs. in lakhs)</b>		
(i).	Berth construction cost	17427	15843
(ii).	5% Miscellaneous cost	871	792
	Total of (i) + (ii)	18298	16635
<b>G.</b>	<b>Operating Cost of Berth (Rs. in lakhs)</b>		
(i).	Repairs and Maintenance (1% of capital cost)	183	166
(ii).	Insurance (1% of capital cost)	183	166
(iii).	Depreciation (3.34% of capital cost)	610	556
(iv).	Maintenance dredging	2120	2385
	Total (Rs. in lakhs)	3096	3273
<b>H.</b>	<b>Revenue Requirement for berth operation (Rs. in lakhs)</b>		
(i).	Operating Cost	3096	3273
(ii).	ROCE @ 16% on capital cost	2928	2662
	Total Revenue Requirement	6024	5935
<b>I.</b>	<b>Tariff</b>		
(i).	Berth Hire per GRT per hour		
	(a) Foreign going vessels (Re)	0.46	0.49
	(b) Coastal vessels (Re)	0.28	0.29

**Annex II**

**COMPUTATION OF UPFRONT TARIFF BERTH HIRE OF A DRY BULK TERMINAL OF TEKRA  
NEAR TUNA AT PORT OF KANDLA**

Sl.No.	Particulars	Unit	
(i)	Tonnage to be handled	Tonnes	14112000
(ii)	Ship day output	TPD	55000
(iii)	No of berth days (i/ ii)	Berth days	256.58
(iv)	Number of berth hours (iii * 24)	Hours	6158
(v)	Average GRT per vessel	Tonnes	51000
(vi)	Average GRT for four vessels	Tonnes	204000
(vii)	Total GRT (vi) x (iv)	Tonnes	1256232000
(viii)	Revenue Requirement	Rs.	593500000
(ix)	Berth hire per GRT per hour (viii /vii)	Re.	0.45

**Workings**

i.	Revenue requirement for 90% foreign going vessels + 10% coastal vessels (Rs)	593500000
ii.	GRT of foreign going vessels	1130608800
iii.	GRT of coastal vessels	125623200
iv.	Total GRT	1256232000
v.	$1130608800 \times 0.6 + 125623200 \times$	1205982720x
vi.	1205982720x	5935900000
vii.	x (foreign going vessels) Re	0.49
viii	Coastal (0.6 * 0.50) Re	0.29

**Annex III**

**KANDLA PORT TRUST**  
**TARIFF SCHEDULE OF DRY BULK TERMINAL OFF TEKRA NEAR TUNA**

**1.1. DEFINITIONS**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). "Coastal Vessel" means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (ii). "Foreign Vessel" means any vessel other than a coastal vessel.
- (iii). "Per day" means per calendar day unless other wise stated.

**1.2. GENERAL TERMS AND CONDITIONS**

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, is the relevant factor to decide whether vessel is 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levy of vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
  - (a). The vessel related charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
  - (b). the cargo related charges for all coastal cargo other than thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
  - (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard including wharfage.
  - (d). Cargo from a foreign port, which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will be, levied the concessional charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from / to Indian ports carried by vessel permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (iii). Interest on delayed payments / refunds:
  - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
  - (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India.
  - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
  - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (iv). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (v). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the terminal operator.

**2. BERTH HIRE CHARGES:**

The berth hire charge payable by masters / owners / agents of the vessel and other floating craft approaching or lying alongside the berth shall be as per the rates given below:

Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof	
	Foreign Going Vessel (In Re.)	Coastal Vessel (In Re.)
All vessels	0.49	0.29

**Notes:**

- (i). The period of berth hire shall be calculated from the time vessel occupies the berth.
- (ii). Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc.
- (iii). No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator.
- (iv). (a). Berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.  
(b). The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather, and due to lack of night navigation.  
(c). The master / agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.
- (v). The Penal Berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charge for a false signal.

"False signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes the signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."

**3. CARGO HANDLING CHARGES:**

The cargo handling charges shall be payable on the manifested cargo directly by the importer of cargo at the rates specified below:

Sl. No	Commodity	Rate in Rupees (Per Tonne)	
		Foreign	Coastal
i	Foodgrains	155.27	93.16
ii	Salt	155.27	93.16
iii	Fertilizer	155.27	93.16
iv	Fertilizer raw materials	155.27	93.16
v	Coal	155.27	93.16



**Note:**

The handling charges prescribed above is a composite charge for (i) unloading of the cargo from the vessel including stevedoring and transfer of the same upto the point of storage, storage at the stackyard upto a free period of 5 days and loading on to trucks in respect of import cargo and (ii) unloading of the cargo from the trucks at the stackyard, storage at the stackyard upto a period of 15 days, transfer the cargo to the loading point and loading onto the ship including stevedoring. This composite charge includes wharfage and supply of labour, wherever necessary.

**4. STORAGE CHARGES:**

The storage charges for the cargo stored in the stackyard beyond the free period allowed shall be as below:

(A). For Import & Export

(Rate in Rs. Per MT per day)

Commodity	Rate for 1 <sup>st</sup> day to 10 <sup>th</sup> day	Rate for 11 <sup>th</sup> day to 20 <sup>th</sup> day	Rate for 21 <sup>st</sup> onwards
All types of cargo	2.07	4.14	6.21

**Note for Section 4**

- (i). Five free days for import cargo and fifteen free days for export cargo shall be allowed. For the purpose of calculation of free period, Customs notified holidays and Terminal's non-working days shall be excluded.
- (ii). Storage charges shall be payable for all days including Terminal's non-working days and Customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
- (iii). Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

**5. MISCELLANEOUS CHARGES**

Sl. No.	Commodity	Rate in Rupees (per tonne)
(a).	All types of cargo	8.28

The miscellaneous charges prescribed above is a composite charge for provision of all miscellaneous services such as sweeping of cargo on the wharf, weighment of cargo, dust suppression, etc.

**6. GENERAL NOTE TO SECTION 2 TO 5 ABOVE**

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2010 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.